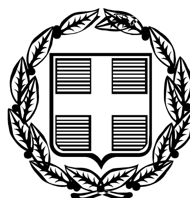


ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ **Αρ. Φύλλου 66**

15 Απριλίου 2008

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 3657

Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής αφ' ενός και της Δημοκρατίας της Αυστρίας, του Βασιλείου του Βελγίου, της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας, της Κυπριακής Δημοκρατίας, της Τσεχικής Δημοκρατίας, του Βασιλείου της Δανίας, της Δημοκρατίας της Εσθονίας, της Δημοκρατίας της Φινλανδίας, της Γαλλικής Δημοκρατίας, της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, της Ελληνικής Δημοκρατίας, της Δημοκρατίας της Ουγγαρίας, της Ιρλανδίας, της Ιταλικής Δημοκρατίας, της Δημοκρατίας της Λετονίας, της Δημοκρατίας της Λιθουανίας, του Μεγάλου Δουκάτου του Λουξεμβούργου, της Μάλτας, του Βασιλείου των Κάτω Χωρών, της Δημοκρατίας της Πολωνίας, της Πορτογαλικής Δημοκρατίας, της Ρουμανίας, της Σλοβακικής Δημοκρατίας, της Δημοκρατίας της Σλοβενίας, του Βασιλείου της Ισπανίας, του Βασιλείου της Σουηδίας, του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και Βορείου Ιρλανδίας και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, αφ' ετέρου.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος, η Συμφωνία Αεροπορικών Μεταφορών των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής αφ' ενός και της Δημοκρατίας της Αυστρίας, του Βασιλείου του Βελγίου, της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας, της Κυπριακής Δημοκρατίας, της Τσεχικής Δημοκρατίας, του Βασιλείου της Δανίας, της Δημοκρατίας της Εσθονίας, της Δημοκρατίας της Φινλανδίας, της Γαλλικής Δημοκρατίας, της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, της Ελληνικής Δημοκρατίας, της Δημοκρατίας της Ουγγαρίας, της Ιρλανδίας, της Ιταλικής Δημοκρατίας, της Δημοκρατίας της Λετονίας, της Δημοκρατίας της Λιθουανίας, του Μεγάλου Δουκάτου του Λουξεμβούργου, της Μάλτας, του Βασιλείου των Κάτω Χωρών, της Δημοκρατίας της Πολωνίας, της Πορτογαλικής Δημοκρατίας, της Ρουμανίας, της Σλοβακικής Δημοκρατίας, της Δημοκρατίας της Σλοβενίας, του Βασιλείου της Ισπανίας, του Βασιλείου της Σουηδίας, του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και Βορείου Ιρλανδίας, και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, αφ' ετέρου, που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες, στις 25 Απριλίου 2007 και στην Ουάσιγκτον στις 30 Απριλίου 2007, το κείμενο της οποίας σε πρωτότυπο στην ελληνική γλώσσα έχει ως εξής:

СПОРАЗУМЕНИЕ ЗА ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ

ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO

DOHODA O LETECKÉ DOPRAVĚ

LUFTTRANSPORTAFTALE

LUFTVERKEHRSABKOMMEN

LENNUTRANSPORDILEPING

ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ACCORD DE TRANSPORT AÉRIEN

AIR TRANSPORT AGREEMENT

ACCORDO SUI TRASPORTI AEREI

GAISA TRANSPORTA NOLĪGUMS

SUSITARIMAS DĖL ORO SUSISIEKIMO

LÉGIKÖZLEKEDÉSI MEGÁLLAPODÁS

FTEHIM DWAR IT-TRASPORT BL-AJRU

OVEREENKOMST INZAKE LUCHTVERVOER

UMOWA O TRANSPORCIE LOTNICZYM

ACORDO DE TRANSPORTE AÉREO

ACORD PRIVIND TRANSPORTUL AERIAN

DOHODA O LETECKEJ DOPRAVE

SPORAZUMA O ZRAČNEM PROMETU

LENTOLIIKENNESOPIMUS

LUFTFARTSAVTAL

ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΟΙ ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ (στο εξής «οι Ηνωμένες Πολιτείες»),

αφενός, και

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΑΥΣΤΡΙΑΣ,

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΟΥ ΒΕΛΓΙΟΥ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΒΟΥΛΓΑΡΙΑΣ,

Η ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

Η ΤΣΕΧΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΔΑΝΙΑΣ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΕΣΘΟΝΙΑΣ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΦΙΝΛΑΝΔΙΑΣ,

Η ΓΑΛΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

Η ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ,

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΟΥΓΓΑΡΙΑΣ,

Η ΙΡΛΑΝΔΙΑ,

Η ΙΤΑΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΛΕΤΟΝΙΑΣ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΛΙΘΟΥΑΝΙΑΣ,

ΤΟ ΜΕΓΑΛΟ ΔΟΥΚΑΤΟ ΤΟΥ ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟΥ,

Η ΜΑΛΤΑ,

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΩΝ ΚΑΤΩ ΧΩΡΩΝ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΩΝΙΑΣ,

Η ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

Η ΡΟΥΜΑΝΙΑ,

Η ΣΛΟΒΑΚΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΣΛΟΒΕΝΙΑΣ,

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΙΣΠΑΝΙΑΣ,

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΣΟΥΗΔΙΑΣ,

ΤΟ ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΥ ΙΡΛΑΝΔΙΑΣ,

Μέρη της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής «τα κράτη μέλη»),

και η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ,

αφετέρου,

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ να προωθήσουν ένα διεθνές αεροπορικό σύστημα, βασιζόμενο στον ανταγωνισμό μεταξύ αεροπορικών εταιριών μέσα στην αγορά με ελάχιστη κρατική παρέμβαση και ρύθμιση,

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ να διευκολύνουν την επέκταση των δυνατοτήτων διεθνών αερομεταφορών, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης των αεροπορικών δικτύων μεταφορών με σκοπό την ικανοποίηση των αναγκών για κατάλληλες υπηρεσίες αερομεταφοράς των επιβατών και των φοριωτών,

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ να καταστήσουν για τις αεροπορικές εταιρίες εφικτή την προσφορά ανταγωνιστικών τιμών και υπηρεσιών μεταφοράς στο κοινό που ταξιδεύει και χρησιμοποιεί υπηρεσίες μεταφοράς στα πλαίσια ανοικτών αγορών,

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ να αποκομίσουν οφέλη, από μια συμφωνία ελευθέρωσης, όλοι οι κλάδοι των αερομεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των εργαζομένων στις αεροπορικές εταιρίες,

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ να εξασφαλισθεί στις διεθνείς αερομεταφορές το υψηλότερο επίπεδο ασφαλείας των πτήσεων και αεροπορικής ασφάλειας και επαναλαμβάνοντας τη σοβαρή τους ανησυχία για ενέργειες ή απειλές κατά της ασφάλειας των αεροσκαφών, οι οποίες θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια προσώπων ή αγαθών, επηρεάζουν δυσμενώς την εκτέλεση των αερομεταφορών και υποσκάπτουν την εμπιστοσύνη του κοινού για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας,

ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΟΝΤΑΣ τη Σύμβαση Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία ετέθη προς υπογραφή στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ότι, με τις κρατικές επιδοτήσεις, μπορεί να επηρεάζεται δυσμενώς ο ανταγωνισμός μεταξύ αεροπορικών εταιριών και να διακυβεύονται οι βασικοί στόχοι της παρούσας συμφωνίας,

ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΝΟΝΤΑΣ τη σημασία της προστασίας του περιβάλλοντος στην ανάπτυξη και την εφαρμογή μιας πολιτικής διεθνούς αεροπορίας,

ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ τη σπουδαιότητα της προστασίας του καταναλωτή, συμπεριλαμβανομένης της προστασίας που παρέχει η Σύμβαση για την Ενοποίηση Ορισμένων Κανόνων στις Διεθνείς Αεροπορικές Μεταφορές, που έγινε στο Μόντρεαλ, στις 28 Μαΐου 1999,

ΑΠΟΣΚΟΠΩΝΤΑΣ να αξιοποιήσουν το πλαίσιο των ισχυουσών συμφωνιών με στόχο το άνοιγμα της πρόσβασης στις αγορές και τη μεγιστοποίηση του οφέλους για τους καταναλωτές, τις αεροπορικές εταιρίες, τους εργαζόμενους και τις κοινωνίες εκατέρωθεν του Ατλαντικού,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ότι είναι σκόπιμο να βελτιωθεί η πρόσβαση των αεροπορικών εταιριών τους στις παγκόσμιες αγορές κεφαλαίου προκειμένου να ενισχυθεί ο ανταγωνισμός και να προαχθούν οι στόχοι της παρούσας συμφωνίας,

ΑΠΟΒΛΕΠΟΝΤΑΣ στην καθιέρωση ενός προηγούμενου παγκοσμίου σημασίας προκειμένου να προαχθούν τα οφέλη της φιλελευθεροποίησης σ' αυτόν τον καίριας σημασίας οικονομικό τομέα,

ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ ΤΑ ΕΞΗΣ:

ΑΡΘΡΟ 1
Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας συμφωνίας, και εκτός εάν άλλως ορίζεται, νοούνται ως:

1. «Συμφωνία», η παρούσα συμφωνία, τα Παραρτήματα και το Προσάρτημά της και οποιεσδήποτε τροποποιήσεις τους·

2. «Αεροπορική μεταφορά», η μεταφορά, με αεροσκάφος, επιβατών, αποσκευών, φορτίου, και ταχυδρομείου, χωριστά ή σε συνδυασμό, που προσφέρεται στο κοινό επ' αμοιβή ή επί μισθώσει·

3. «Σύμβαση», η Σύμβαση Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας που ετέθη προς υπογραφή στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944, και περιλαμβάνει:

α) Οποιαδήποτε τροποποίησή της, η οποία τέθηκε σε ισχύ σύμφωνα με άρθρο 94, στοιχείο (α) της Σύμβασης και κυρώθηκε τόσο από τις Ηνωμένες Πολιτείες όσο και από το ή τα κράτη μέλη, αναλόγως του συγκεκριμένου θέματος, και

β) οποιοδήποτε Παράρτημά της ή τροποποίησή του, που εγκρίθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 90 της Σύμβασης, εφόσον το εν λόγω Παράρτημα ή η τροποποίησή του, ανά πάσα στιγμή επιφέρει αποτέλεσμα τόσο για τις Ηνωμένες Πολιτείες όσο και για το ή τα κράτη μέλη, αναλόγως του συγκεκριμένου θέματος·

4. «Πλήρες κόστος», το κόστος παροχής υπηρεσίας συν μια εύλογη επιβάρυνση για γενικά διοικητικά έξοδα·

5. «Διεθνής αεροπορική μεταφορά», η αεροπορική μεταφορά που διέρχεται από τον εναέριο χώρο υπεράνω της επικράτειας περισσοτέρων του ενός κρατών·

6. «Μέρος», είτε οι Ηνωμένες Πολιτείες είτε η Ευρωπαϊκή Κοινότητα και τα κράτη μέλη της·

7. «Τιμή», ο ναύλος, το κόμιστρο ή η επιβάρυνση για την αεροπορική μεταφορά επιβατών, αποσκευών ή/και φορτίου (πλην του ταχυδρομείου), συμπεριλαμβανομένης της επίγειας μεταφοράς σε συνδυασμό με διεθνή αερομεταφορά, αναλόγως, την οποία χρεώνουν οι αεροπορικές εταιρίες, συμπεριλαμβανομένων των πρακτόρων τους, καθώς και οι όροι που διέπουν τη διάθεση του εν λόγω ναύλου, κομίστρου ή επιβάρυνσης·

8. «Στάση για μη εμπορικούς σκοπούς», η προσγείωση για οποιοδήποτε σκοπό άλλον από την επιβίβαση ή την αποβίβαση επιβατών και τη φόρτωση ή την εκφόρτωση αποσκευών, φορτίου ή/και ταχυδρομείου σε αεροπορική μεταφορά·

9. «Επικράτεια», για τις Ηνωμένες Πολιτείες, τα εδάφη (ηπειρωτικά και νησιωτικά), τα εσωτερικά και τα χωρικά ύδατα υπό την κυριαρχία ή τη δικαιοδοσία τους, και, για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα και τα κράτη μέλη της, τα εδάφη (ηπειρωτικά και νησιωτικά), τα εσωτερικά ύδατα και τα χωρικά ύδατα, στα οποία ισχύει η Συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και υπό τους όρους που προβλέπονται στην εν λόγω Συνθήκη και οποιαδήποτε διάδοχο αυτής νομοθετική πράξη· η εφαρμογή της παρούσας συμφωνίας στο αεροδρόμιο του Γιβραλτάρ νοείται με την επιφύλαξη των αντίστοιχων νομικών θέσεων του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου στα πλαίσια της διαφοράς τους ως προς την κυριαρχία επί του εδάφους επί του οποίου ευρίσκεται ο αερολιμένας, καθώς και τη συνεχιζόμενης εξαίρεσης του αερολιμένα του Γιβραλτάρ από τα αεροπορικά μέτρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης που υφίστανται μεταξύ κρατών μελών στις 18 Σεπτεμβρίου 2006, σύμφωνα με την υπουργική δήλωση για τον αερολιμένα του Γιβραλτάρ που συμφωνήθηκε στην Κόρδοβα στις 18 Σεπτεμβρίου του 2006· και

10. «Τέλος χρήστη», το τέλος το οποίο επιβάλλεται στις αεροπορικές εταιρίες για την παροχή διευκολύνσεων ή υπηρεσιών αερολιμένα, περιβάλλοντος του αερολιμένα, αεροναυτιλίας ή αεροπορικής ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των συναφών υπηρεσιών ή διευκολύνσεων.

ΑΡΘΡΟ 2
Θεμιτές και ίσες ευκαιρίες

Κάθε μέρος προσφέρει στις αεροπορικές εταιρίες αμφοτέρων των μερών θεμιτές και ίσες ευκαιρίες ανταγωνισμού στην προσφορά εκτέλεσης των διεθνών αεροπορικών μεταφορών που διέπει η παρούσα συμφωνία.

ΑΡΘΡΟ 3
Παραχώρηση δικαιωμάτων εκμετάλλευσης

1. Κάθε μέρος χορηγεί στο άλλο μέρος τα κατωτέρω δικαιώματα εκμετάλλευσης για την εκτέλεση διεθνών αεροπορικών μεταφορών από τις αεροπορικές εταιρίες του άλλου μέρους:

α) το δικαίωμα πτήσης μέσω της επικρατείας του χωρίς προσγείωση,

β) το δικαίωμα προσγείωσης στην επικράτειά του για μη εμπορικούς σκοπούς,

γ) το δικαίωμα εκτέλεσης διεθνών αερομεταφορών μεταξύ σημείων τα οποία ευρίσκονται στις εξής διαδρομές:

i) για τις αεροπορικές εταιρίες των Ηνωμένων Πολιτειών (στο εξής «αεροπορικές εταιρίες των ΗΠΑ»), από σημεία πίσω από τις Ηνωμένες Πολιτείες, μέσω των Ηνωμένων Πολιτειών και ενδιάμεσων σημείων, προς οποιοδήποτε σημείο ή σημεία σε οποιοδήποτε κράτος μέλος ή κράτη μέλη και πέραν αυτών και, για τα δρομολόγια αποκλειστικής μεταφοράς φορτίου, μεταξύ οποιουδήποτε κράτους μέλους και οποιουδήποτε σημείου ή σημείων (συμπεριλαμβανομένων των σημείων σε οποιαδήποτε άλλα κράτη μέλη),

ii) για τις αεροπορικές εταιρίες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των κρατών μελών της (στο εξής «κοινοτικές αεροπορικές εταιρίες»), από σημεία πίσω από τα κράτη μέλη, μέσω των κρατών μελών και ενδιάμεσων σημείων, προς οποιοδήποτε σημείο ή σημεία των Ηνωμένων Πολιτειών και πέραν αυτών για τα δρομολόγια αποκλειστικής μεταφοράς φορτίου, μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών και οποιουδήποτε σημείου ή σημείων και, για τα συνδυασμένα δρομολόγια, μεταξύ οποιουδήποτε σημείου ή σημείων των Ηνωμένων Πολιτειών και οποιουδήποτε σημείου ή σημείων σε οποιοδήποτε μέλος του Κοινού Ευρωπαϊκού Αεροπορικού Χώρου (στο εξής «ΚΕΑΧ») από την ημερομηνία υπογραφής της παρούσας συμφωνίας, και

δ) τα δικαιώματα που καθορίζονται άλλως πως στην παρούσα συμφωνία.

2. Κάθε αεροπορική εταιρία μπορεί, σε οποιαδήποτε ή σε όλες τις πτήσεις της και κατά την προαίρεσή της:

α) να εκτελεί πτήσεις προς μια ή και προς τις δύο κατευθύνσεις,

β) να συνδυάζει διαφορετικούς κωδικούς αριθμούς πτήσης στο πλαίσιο της εκμετάλλευσης ενός αεροσκάφους,

γ) να εξυπηρετεί σημεία πίσω, ενδιάμεσα και πέραν των επικρατειών των μερών και σημεία μέσα στις επικράτειες των μερών με οποιοδήποτε συνδυασμό και σειρά,

δ) να παραλείπει στάσεις σε οποιοδήποτε σημείο ή σημεία,

ε) να μεταφέρει επιβάτες και φορτίο από οποιοδήποτε αεροσκάφος της σε οποιοδήποτε άλλο αεροσκάφος της σε οποιοδήποτε σημείο,

στ) να εξυπηρετεί σημεία πίσω από οποιοδήποτε σημείο στην επικράτειά της, με ή χωρίς αλλαγή αεροσκάφους ή κωδικού αριθμού πτήσης, και να προσφέρει και να διαφημίζει τα εν λόγω δρομολόγια στο κοινό ως απευθείας πτήσεις,

ζ) να κάνει στάση σε οποιοδήποτε σημείο εντός ή εκτός της επικράτειας οποιουδήποτε μέρους,

η) να εκτελεί διαμετακομιστική μεταφορά μέσω της επικράτειας του άλλου μέρους, και

θ) να συνδυάζει επιβάτες και φορτίο στο ίδιο αεροσκάφος ανεξαρτήτως της προέλευσής τους,

χωρίς περιορισμούς ως προς την κατεύθυνση ή τη γεωγραφική περιοχή και χωρίς απώλεια δικαιώματος μεταφοράς επιβατών ή φορτίου, επιτρεπόμενου άλλως σύμφωνα με την παρούσα συμφωνία.

3. Οι διατάξεις της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου ισχύουν με την επιφύλαξη των εξής απαιτήσεων:

α) για τις αεροπορικές εταιρίες των ΗΠΑ, εξαιρουμένων των δρομολογίων αποκλειστικής μεταφοράς φορτίου, η μεταφορά αποτελεί μέρος δρομολογίου που εξυπηρετεί τις Ηνωμένες Πολιτείες, και

β) για τις κοινοτικές αεροπορικές εταιρίες, εξαιρουμένων (i) των δρομολογίων αποκλειστικής μεταφοράς φορτίου και (ii) των συνδυασμένων δρομολογίων μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών και οιουδήποτε μέλους του ΚΕΑΧ από την ημερομηνία υπογραφής της παρούσας συμφωνίας, η μεταφορά αποτελεί μέρος δρομολογίου που εξυπηρετεί κράτος μέλος,

4. Κάθε μέρος επιτρέπει σε κάθε αεροπορική εταιρία να καθορίζει τη συχνότητα και τη χωρητικότητα της διεθνούς αεροπορικής μεταφοράς που προσφέρει με βάση την εμπορική συλλογιστική στην αγορά. Σύμφωνα με το δικαίωμα αυτό, κανένα μέρος δεν περιορίζει μονομερώς τον όγκο της κίνησης, τη συχνότητα ή την τακτικότητα των δρομολογίων, ή τον ή τους τύπους αεροσκαφών που χρησιμοποιούν οι αεροπορικές εταιρίες του άλλου μέρους, ούτε απαιτεί την κατάρτιση πινάκων δρομολογίων, προγραμμάτων ναυλωμένων πτήσεων, ή επιχειρησιακών σχεδίων από τις αεροπορικές εταιρίες του άλλου μέρους, εκτός εάν αυτό απαιτείται για τελωνειακούς, τεχνικούς, επιχειρησιακούς ή περιβαλλοντικούς (σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 15) λόγους με βάση ενιαίους όρους σύμφωνους με το άρθρο 15 της Σύμβασης.

5. Κάθε αεροπορική εταιρία μπορεί να εκτελεί διεθνείς αεροπορικές μεταφορές χωρίς περιορισμούς ως προς την αλλαγή, σε οποιοδήποτε σημείο, του τύπου ή του αριθμού των χρησιμοποιούμενων αεροσκαφών, με την προϋπόθεση ότι (α) για τις αεροπορικές εταιρίες των ΗΠΑ, εξαιρουμένων των δρομολογίων αποκλειστικής μεταφοράς φορτίου, η μεταφορά αποτελεί μέρος δρομολογίου που εξυπηρετεί τις Ηνωμένες Πολιτείες, και (β) για τις κοινοτικές αεροπορικές εταιρίες, εξαιρουμένων των (i) των δρομολογίων αποκλειστικής μεταφοράς φορτίου και (ii) των συνδυασμένων δρομολογίων μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών και μέλους του ΚΕΑΧ από την ημερομηνία υπογραφής της παρούσας συμφωνίας, η μεταφορά αποτελεί μέρος δρομολογίου που εξυπηρετεί κράτος μέλος.

6. Ουδεμία διάταξη της παρούσας συμφωνίας δεν θεωρείται ότι παρέχει το δικαίωμα:

α) στις αεροπορικές εταιρίες των ΗΠΑ να επιβιβάζουν, μέσα στην επικράτεια οποιουδήποτε κράτους μέλους, επιβάτες, αποσκευές, φορτίο ή ταχυδρομείο έναντι αποζημίωσης με προορισμό άλλο σημείο μέσα στην επικράτεια του εν λόγω κράτους μέλους,

β) στις κοινοτικές αεροπορικές εταιρίες να επιβιβάζουν, μέσα στην επικράτεια των Ηνωμένων Πολιτειών, επιβάτες, αποσκευές, φορτίο ή ταχυδρομείο έναντι αποζημίωσης με προορισμό άλλο σημείο μέσα στην επικράτεια των Ηνωμένων Πολιτειών.

7. Η πρόσβαση των κοινοτικών αεροπορικών εταιριών σε μεταφορές που ανατίθενται από την Κυβέρνηση των ΗΠΑ διέπεται από το Παράρτημα 3.

ΑΡΘΡΟ 4
Εξουσιοδότηση

Μετά την παραλαβή αιτήσεων αεροπορικής εταιρίας ενός μέρους, σύμφωνα με τον τύπο και τον τρόπο που καθορίζονται για τη χορήγηση εξουσιοδότησης λειτουργίας και τεχνικής άδειας, το άλλο μέρος χορηγεί τις απαιτούμενες εξουσιοδοτήσεις λειτουργίας και τεχνικές άδειες με την ελάχιστη διαδικαστική καθυστέρηση, υπό τον όρον ότι:

α) για μια αεροπορική εταιρία των ΗΠΑ, τη βασική κυριότητα και τον ουσιαστικό έλεγχο της εν λόγω αεροπορικής εταιρίας έχουν οι Ηνωμένες Πολιτείες, υπήκοοι των Ηνωμένων Πολιτειών, ή αμφότεροι, και η αεροπορική αυτή εταιρία έχει άδεια λειτουργίας ως αεροπορική εταιρία των ΗΠΑ και έχει την κύρια εγκατάστασή της στην επικράτεια των ΗΠΑ,

β) για μια κοινοτική αεροπορική εταιρία, τη βασική κυριότητα και τον ουσιαστικό έλεγχο της εν λόγω αεροπορικής εταιρίας έχουν κράτος μέλος ή κράτη μέλη, υπήκοοι αυτού ή αυτών των κρατών, ή αμφότεροι, και η αεροπορική αυτή εταιρία έχει άδεια λειτουργίας ως κοινοτική αεροπορική εταιρία και έχει την κύρια εγκατάστασή της στην επικράτεια της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

γ) η αεροπορική εταιρία είναι ικανή να ανταποκριθεί στις προϋποθέσεις που προσδιορίζονται από τις νομοθετικές και κανονιστικές ρυθμίσεις που εφαρμόζονται συνήθως για την εκτέλεση διεθνών αεροπορικών μεταφορών από το μέρος που εξετάζει την ή τις αιτήσεις, και

δ) τηρούνται και εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 8 (Ασφάλεια πτήσεων) και του άρθρου 9 (Αεροπορική ασφάλεια).

ΑΡΘΡΟ 5
Ανάκληση εξουσιοδότησης

1. Κάθε μέρος μπορεί να ανακαλεί, να αναστέλλει ή να περιορίζει τις εξουσιοδοτήσεις λειτουργίας ή τις τεχνικές άδειες ή άλλως να αναστέλλει ή να περιορίζει τη λειτουργία μιας αεροπορικής εταιρίας του άλλου μέρους, όταν:

α) για μια αεροπορική εταιρία των ΗΠΑ, τη βασική κυριότητα και τον ουσιαστικό έλεγχο της εν λόγω αεροπορικής εταιρίας δεν έχουν οι Ηνωμένες Πολιτείες, υπήκοοι των Ηνωμένων Πολιτειών, ή αμφότεροι, ή η αεροπορική αυτή εταιρία δεν έχει άδεια λειτουργίας ως αεροπορική εταιρία των ΗΠΑ ή δεν έχει την κύρια εγκατάστασή της στην επικράτεια των ΗΠΑ,

β) για μια κοινοτική αεροπορική εταιρία, τη βασική κυριότητα και τον ουσιαστικό έλεγχο της εν λόγω αεροπορικής εταιρίας δεν έχουν κράτος μέλος ή κράτη μέλη, υπήκοοι αυτού ή αυτών των κρατών, ή αμφότεροι, ή η αεροπορική αυτή εταιρία δεν έχει άδεια λειτουργίας ως κοινοτική αεροπορική εταιρία ή δεν έχει την κύρια εγκατάστασή της στην επικράτεια της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, ή

γ) η εν λόγω αεροπορική εταιρία παρέλειψε να συμμορφωθεί προς τις νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις που αναφέρονται στο άρθρο 7 (Εφαρμογή νομοθετικών διατάξεων) της παρούσας συμφωνίας.

2. Τα δικαιώματα που καθορίζονται στο παρόν άρθρο ασκούνται μόνο μετά από διαβουλεύσεις με το άλλο μέρος, εκτός εάν κάποια άμεση παρέμβαση είναι ουσιώδους σημασίας για την αποφυγή περαιτέρω μη συμμόρφωσης προς την παράγραφο 1, στοιχείο γ).

3. Το παρόν άρθρο δεν περιορίζει τα δικαιώματα κάθε μέρους να ανακαλεί, να αναστέλλει, να περιορίζει ή να θέτει όρους στην εξουσιοδότηση λειτουργίας ή στην

τεχνική άδεια αεροπορικής εταιρίας ή εταιριών του άλλου μέρους σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 8 (Ασφάλεια πτήσεων) ή του άρθρου 9 (Αεροπορική ασφάλεια).

ΑΡΘΡΟ 6
Πρόσθετα ζητήματα σχετικά με την κυριότητα, τις επενδύσεις και τον έλεγχο

Παρά τις άλλες διατάξεις της παρούσας συμφωνίας, τα μέρη εφαρμόζουν τις διατάξεις του Παραρτήματος 4 όταν λαμβάνουν αποφάσεις, δυνάμει των οικείων νομοθετικών και κανονιστικών διατάξεων, όσον αφορά την κυριότητα, τις επενδύσεις και τον έλεγχο.

ΑΡΘΡΟ 7
Εφαρμογή νομοθετικών διατάξεων

1. Οι νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις ενός μέρους που αφορούν την είσοδο αεροσκάφους διεθνούς αεροπορίας στην επικράτειά του ή την αποχώρηση από αυτήν, ή την εκμετάλλευση και τις πτήσεις του αεροσκάφους αυτού κατά την παραμονή του στην επικράτειά του, εφαρμόζονται στο αεροσκάφος που χρησιμοποιούν οι αεροπορικές εταιρίες του άλλου μέρους και τηρούνται από το αεροσκάφος αυτό κατά την είσοδο, την αποχώρηση και κατά την παραμονή του στην επικράτεια του πρώτου μέρους.

2. Κατά την είσοδο, την έξοδο ή κατά την παραμονή στην επικράτεια ενός μέρους, οι αεροπορικές εταιρίες του άλλου μέρους τηρούν, για τις ίδιες ή για λογαριασμό των επιβατών, του πληρώματος ή του φορτίου, τις νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις που ισχύουν στην εν λόγω επικράτεια για την είσοδο ή την αποχώρηση από την επικράτεια αυτήν, επιβατών, πληρωμάτων ή φορτίου αεροσκάφους (συμπεριλαμβανομένων των κανονισμών εισόδου, ελευθεροεπικοινωνίας, μετανάστευσης, διαβατηρίων, τελωνείων και καραντίνας ή, στην περίπτωση του ταχυδρομείου, ταχυδρομικών κανονισμών).

ΑΡΘΡΟ 8
Ασφάλεια πτήσεων

1. Οι υπεύθυνες αρχές των μερών αναγνωρίζουν ως έγκυρα, για την εκτέλεση των αεροπορικών μεταφορών που προβλέπονται στην παρούσα συμφωνία, πιστοποιητικά πτητικής ικανότητας, πιστοποιητικά ικανότητας και άδειες που έχουν εκδοθεί ή επικυρωθεί από έκαστο των μερών και εξακολουθούν να ισχύουν, υπό τον όρο ότι οι προϋποθέσεις για τα εν λόγω πιστοποιητικά ή άδειες τουλάχιστον ισοδυναμούν με τα τυχόν στοιχειώδη πρότυπα που καθορίζονται σύμφωνα με τη Σύμβαση. Ωστόσο, οι υπεύθυνες αρχές μπορούν να αρνούνται να αναγνωρίσουν ως έγκυρα, για υπέρπτηση της επικράτειάς τους, πιστοποιητικά ικανότητας και άδειες που χορηγούνται ή επικυρώνονται για τους υπηκόους τους από αυτές τις άλλες αρχές.

2. Οι υπεύθυνες αρχές ενός μέρους μπορούν να ζητούν διαβουλεύσεις με τις υπεύθυνες αρχές του άλλου μέρους σχετικά με τα πρότυπα ασφαλείας που εφαρμόζουν οι αρχές αυτές και σχετίζονται με τις αεροναυτιλιακές εγκαταστάσεις, τα πληρώματα, τα αεροσκάφη και τα δρομολόγια των αεροπορικών εταιριών που είναι υπό την επίβλεψη των αρχών αυτών. Οι διαβουλεύσεις αυτές πραγματοποιούνται εντός 45 ημερών από την υποβολή του αιτήματος, εκτός εάν συμφωνηθεί άλλως. Εάν, ύστερα από τη διεξαγωγή των διαβουλεύσεων αυτών, οι αιτούσες υπεύθυνες αρχές διαπιστώσουν ότι οι εν λόγω αρχές δεν τηρούν και δεν εφαρμόζουν με αποτελεσματικό τρόπο πρότυπα και απαιτήσεις ασφαλείας στους τομείς αυτούς τουλάχιστον ισοδύναμα με τα στοιχειώδη πρότυπα που, ενδεχομένως, καθορίζονται σύμφωνα με τη Σύμβαση, οι αιτούσες υπεύθυνες αρχές κοινοποιούν στις εν λόγω αρχές τις διαπιστώσεις τους και τα μέτρα που κρίνουν αναγκαία για τη συμμόρφωση προς τα εν λόγω στοιχειώδη πρότυπα, οι δε εν λόγω αρχές προβαίνουν στις δέουσες διορθωτικές ενέργειες. Οι αιτούσες υπεύθυνες αρχές διατηρούν το δικαίωμα να παρακρατούν, να ανακαλούν ή να περιορίζουν την εξουσιοδότηση λειτουργίας ή την τεχνική άδεια μιας ή περισσότερων αεροπορικών εταιριών, την ασφάλεια των οποίων εποπτεύουν, σε περίπτωση κατά την οποία οι εν λόγω αρχές δεν προβαίνουν στις κατάλληλες διορθωτικές ενέργειες μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα, και να αναλαμβάνουν αμέσως δράση έναντι της εν λόγω εταιρίας ή εταιριών εφόσον, αυτό έχει ουσιαστική σημασία για να μην αποτελέσει η έλλειψη συμμόρφωσης προς το καθήκον διατήρησης και εφαρμογής των προαναφερόμενων προτύπων και απαιτήσεων άμεση απειλή κατά της ασφάλειας πτήσεων.

3. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παραλαμβάνει ταυτόχρονα όλα τα αιτήματα και τις κοινοποιήσεις που υποβάλλονται δυνάμει του παρόντος άρθρου.

4. Ουδεμία διάταξη του παρόντος άρθρου δεν εμποδίζει τις υπεύθυνες αρχές των μερών να διεξάγουν συζητήσεις για την ασφάλεια πτήσεων, συμπεριλαμβανομένων συζητήσεων για τη συνήθη εφαρμογή των προτύπων και απαιτήσεων ασφαλείας ή για τις έκτακτες καταστάσεις που ενδέχεται κατά καιρούς να προκύψουν.

ΑΡΘΡΟ 9
Αεροπορική ασφάλεια

1. Σύμφωνα με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που υπέχουν βάσει του διεθνούς δικαίου, τα μέρη επιβεβαιώνουν ότι η υποχρέωση ενός μέρους έναντι του άλλου να προστατεύει την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες πράξεις αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της παρούσας συμφωνίας. Τα μέρη, χωρίς να περιορίζουν τη γενική ισχύ των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων που υπέχουν δυνάμει του διεθνούς δικαίου, ενεργούν ιδίως σύμφωνα με τις ακόλουθες συμφωνίες: τη Σύμβαση περί Παραβάσεων και Ορισμένων Άλλων Πράξεων που διαπράττονται επί Αεροσκαφών, η οποία έγινε στο Τόκιο στις 14 Σεπτεμβρίου 1963, τη Σύμβαση για την Καταστολή της Παράνομης Υφαρπαγής Αεροσκαφών, η οποία έγινε στη Χάγη στις 16 Δεκεμβρίου 1970, και τη Σύμβαση για την Καταστολή Παρανόμων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία έγινε στο Μόντρεαλ στις 23 Σεπτεμβρίου 1971, και το Πρωτόκολλο για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων Βίας σε Αερολιμένες που Εξυπηρετούν τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, το οποίο έγινε στο Μόντρεαλ στις 24 Φεβρουαρίου 1988.

2. Κατόπιν αιτήσεως, τα μέρη παρέχουν όλη την αναγκαία συνδρομή εκατέρωθεν για την αντιμετώπιση οποιασδήποτε απειλής κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, συμπεριλαμβανομένης της αποτροπής ενεργειών παράνομης υφαρπαγής αεροσκαφών της πολιτικής αεροπορίας και άλλων παράνομων ενεργειών κατά της ασφάλειας των αεροσκαφών αυτών, των επι-

βατών και του πληρώματός των και των αερολιμένων και των αεροναυτιλιακών διευκολύνσεων.

3. Στις αμοιβαίες σχέσεις τους, τα μέρη ενεργούν σύμφωνα με τα πρότυπα αεροπορικής ασφάλειας και με τις ανάλογες συνιστώμενες πρακτικές που έχουν καθιερωθεί από τη Διεθνή Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας και έχουν ενσωματωθεί ως Παραρτήματα της Σύμβασης αυτής· απαιτούν από τους φορείς εκμετάλλευσης των αεροσκαφών που είναι νηολογημένα στα Μητρώα τους, τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που έχουν την κύρια εγκατάστασή τους ή τη μόνιμη έδρα τους στην επικράτειά τους, καθώς και από τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων που ευρίσκονται στην επικράτειά τους, να ενεργούν σύμφωνα με τις εν λόγω διατάξεις αεροπορικής ασφάλειας.

4. Κάθε μέρος μεριμνά ώστε να λαμβάνονται αποτελεσματικά μέτρα εντός της επικρατείας του για την προστασία των αεροσκαφών και για τον έλεγχο των επιβατών και των μελών των πληρωμάτων και των αποσκευών και των χειραποσκευών τους, καθώς και του φορτίου και των αποθηκών των αεροσκαφών, πριν και κατά τη διάρκεια της επιβίβασης ή της φόρτωσης, και ώστε τα εν λόγω μέτρα να είναι κατάλληλα για την αντιμετώπιση μεγάλων απειλών κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας. Κάθε μέρος συμφωνεί ότι πρέπει να τηρούνται οι διατάξεις αεροπορικής ασφαλείας που απαιτούνται από το άλλο μέρος για την έξοδο και κατά την παραμονή στην επικράτεια του εν λόγω άλλου μέρους. Κάθε μέρος ανταποκρίνεται θετικά σε κάθε αίτημα του άλλου μέρους για τη λήψη ειδικών μέτρων ασφάλειας προς αντιμετώπιση συγκεκριμένης απειλής.

5. Με πλήρη και αμοιβαίο σεβασμό της εθνικής κυριαρχίας των μερών, ένα μέρος μπορεί να λαμβάνει μέτρα ασφάλειας για την είσοδο στην επικράτειά του. Εφόσον είναι δυνατόν, το εν λόγω μέρος λαμβάνει υπόψη του τα μέτρα ασφαλείας που εφαρμόζει ήδη το άλλο μέρος και τις σχετικές απόψεις που ενδεχομένως διατυπώνει. Ωστόσο, κάθε μέρος αναγνωρίζει, ότι καμία διάταξη του παρόντος άρθρου δεν περιορίζει τη δυνατότητα ενός μέρους να αρνείται την είσοδο οποιασδήποτε πτήσης ή πτήσεων στην επικράτειά του, εφόσον κρίνει ότι απειλείται η ασφάλειά του.

6. Ένα μέρος μπορεί να λαμβάνει επείγοντα μέτρα, συμπεριλαμβανομένων τροποποιήσεων, για την αντιμετώπιση συγκεκριμένης απειλής κατά της ασφάλειάς του. Τα μέτρα αυτά κοινοποιούνται αμέσως στις υπεύθυνες αρχές του άλλου μέρους.

7. Τα μέρη τονίζουν ότι είναι σημαντική η επίτευξη συμβιβάσιμων πρακτικών και προτύπων ως μέσου βελτίωσης της ασφαλείας των αεροπορικών μεταφορών και ελαχιστοποίησης των κανονιστικών αποκλίσεων. Προς το σκοπό αυτόν, τα μέρη χρησιμοποιούν πλήρως και αναπτύσσουν τις υπάρχουσες διαύλους συζήτησης των ισχυόντων και των προτεινόμενων μέτρων ασφαλείας. Τα μέρη αναμένουν ότι οι συζητήσεις θα αφορούν, μεταξύ άλλων, τα νέα μέτρα ασφάλειας που προτείνει ή εξετάζει το άλλο μέρος, συμπεριλαμβανομένης της αναθεώρησης των μέτρων ασφάλειας λόγω μεταβολής των συνθηκών, τα μέτρα που προτείνει ένα μέρος για να τηρηθούν οι απαιτήσεις ασφάλειας του άλλου μέρους, τις δυνατότητες της ταχύτερης προσαρμογής των προτύπων που αφορούν τα μέτρα αεροπορικής ασφάλειας, και τη συμβατότητα των απαιτήσεων ενός μέρους με τις εκ του νόμου υποχρεώσεις του άλλου μέρους. Οι εν λόγω συζητήσεις θα πρέπει να χρησιμεύουν για την έγκαιρη ειδοποίηση και την προκαταβολική συζήτηση για νέες πρωτοβουλίες και απαιτήσεις ασφαλείας.

8. Με την επιφύλαξη της ανάγκης για άμεση ανάληψη δράσης για την προστασία της ασφάλειας των μεταφορών, τα μέρη βεβαιώνουν ότι, κατά την εξέταση μέτρων ασφάλειας, ένα μέρος αξιολογεί τις πιθανές δυσμενείς επιπτώσεις τους στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές και λαμβάνει υπόψη του τους εν λόγω παράγοντες, εκτός εάν περιορίζεται από το νόμο, όταν καθορίζει ποια μέτρα είναι αναγκαία και κατάλληλα για την αντιμετώπιση αυτών των θεμάτων ασφάλειας.

9. Σε περίπτωση συμβάντος ή απειλής συμβάντος παράνομης υφαρπαγής αεροσκάφους ή άλλων παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας επιβατών, πληρώματος, αεροσκάφους, αερολιμένων ή αεροναυτιλιακών εγκαταστάσεων, τα μέρη αλληλοβοηθούνται διευκολύνοντας τις συνεννοήσεις και άλλα κατάλληλα μέτρα με σκοπό να τερματισθεί γρήγορα και με ασφάλεια το συμβάν ή η απειλή τέτοιου συμβάντος.

10. Όταν ένα μέρος έχει βάσιμους λόγους να πιστεύει ότι το άλλο μέρος δεν τηρεί τις διατάξεις του παρόντος άρθρου για την αεροπορική ασφάλεια, οι υπεύθυνες αρχές του εν λόγω μέρους μπορούν να ζητούν άμεσες διαβουλεύσεις με τις υπεύθυνες αρχές του άλλου μέρους. Η μη επίτευξη ικανοποιητικής συμφωνίας εντός 15 ημερών από την ημερομηνία υποβολής του αιτήματος, αποτελεί βάση για τη λήψη απόφασης για ανάκληση, αναστολή, περιορισμό ή επιβολή όρων στην εξουσιοδότηση λειτουργίας ή την τεχνική άδεια αεροπορικής εταιρίας ή εταιριών του εν λόγω μέρους. Σε περιπτώσεις επείγουσας ανάγκης, ένα μέρος μπορεί να αναλαμβάνει προσωρινή δράση πριν από την εκπνοή της δεκαπενθήμερης προθεσμίας.

11. Πέραν των αξιολογήσεων αερολιμένων οι οποίες διενεργούνται για να διαπιστωθεί η συμμόρφωση προς τα πρότυπα αεροπορικής ασφάλειας και προς τις πρακτικές που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, ένα μέρος μπορεί να ζητεί τη συνεργασία του άλλου μέρους προκειμένου να αξιολογηθεί κατά πόσον κάποια συγκεκριμένα μέτρα ασφάλειας αυτού του άλλου μέρους πληρούν τις απαιτήσεις του αιτούντος μέρους. Οι υπεύθυνες αρχές των μερών συντονίζουν εκ των προτέρων τους αερολιμένες που πρόκειται να αξιολογηθούν και τις ημερομηνίες αξιολόγησης και καθορίζουν διαδικασία για την εξέταση των αποτελεσμάτων των αξιολογήσεων αυτών. Αφού λάβει υπόψη του τα αποτελέσματα της αξιολόγησης, το αιτούν μέρος μπορεί να αποφασίσει ότι εφαρμόζονται ισοδύναμα μέτρα ασφάλειας στην επικράτεια του άλλου μέρους, έτσι ώστε η μετεπιβίβαση επιβατών και η μεταφόρτωση αποσκευών ή/και φορτίου να είναι δυνατόν να εξαιρούνται από επαναληπτικό έλεγχο στην επικράτεια του αιτούντος μέρους. Η απόφαση αυτή ανακοινώνεται στο άλλο μέρος.

ΑΡΘΡΟ 10
Εμπορικές ευκαιρίες

1. Οι αεροπορικές εταιρίες κάθε μέρους έχουν δικαίωμα να εγκαθιστούν γραφεία στην επικράτεια του άλλου μέρους για την προώθηση και την πώληση αεροπορικών μεταφορών και συναφών δραστηριοτήτων.

2. Οι αεροπορικές εταιρίες κάθε μέρους δικαιούνται, σύμφωνα με τις νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις του άλλου μέρους που αφορούν την είσοδο, τη διαμονή και την απασχόληση, να φέρουν και να διατηρούν στην επικράτεια του άλλου μέρους, διευθυντικό προσωπικό, προσωπικό πωλήσεων, τεχνικό, επιχειρησιακό και άλλο ειδικευμένο προσωπικό, που απαιτούνται για την υποστήριξη της παροχής αεροπορικών μεταφορών.

3. α) Με την επιφύλαξη του εδαφίου β), κάθε αεροπορική εταιρία, όσον αφορά τις υπηρεσίες εδάφους στην επικράτεια του άλλου μέρους, έχει:

(i) το δικαίωμα να εκτελεί η ίδια τις υπηρεσίες εδάφους («αυτοεξυπηρέτηση») ή, κατά την προαίρεσή της,

(ii) το δικαίωμα να επιλέγει μεταξύ των ανταγωνιστριών παρόχων που προσφέρουν εν μέρει ή εξ ολοκλήρου, υπηρεσίες εδάφους, εφόσον οι εν λόγω πάροχοι έχουν πρόσβαση στην αγορά σύμφωνα με τις νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις κάθε μέρους και εφόσον οι πάροχοι αυτοί είναι παρόντες στην αγορά.

β) Τα δικαιώματα που αναφέρονται στα σημεία (i) και (ii) του εδαφίου α) εξαρτώνται μόνον από ειδικούς περιορισμούς που αφορούν τον διαθέσιμο χώρο ή τη χωρητικότητα λόγω της ανάγκης να διατηρηθεί η ασφαλής λειτουργία του αερολιμένα. Όταν, λόγω των περιορισμών αυτών, αποκλείεται η αυτοεξυπηρέτηση και δεν υφίσταται ουσιαστικός ανταγωνισμός μεταξύ παρόχων που προσφέρουν υπηρεσίες εδάφους, όλες οι υπηρεσίες αυτές διατίθενται σε ισότιμη και κατάλληλη βάση σε όλες τις αεροπορικές εταιρίες· οι τιμές των υπηρεσιών αυτών δεν υπερβαίνουν το πλήρες κόστος τους, συμπεριλαμβανομένου κάποιου εύλογου κέρδους, μετά την απόσβεση.

4. Κάθε αεροπορική εταιρία ενός μέρους μπορεί να προβαίνει στην πώληση αεροπορικών μεταφορών στην επικράτεια του άλλου μέρους, απευθείας ή/και, κατά την κρίση της, μέσω των πρακτόρων της ή άλλων μεσαζόντων που ορίζει η εν λόγω εταιρία. Κάθε αεροπορική εταιρία έχει το δικαίωμα να πωλεί παρόμοιες μεταφορές, και κάθε πρόσωπο είναι ελεύθερο να αγοράζει τις μεταφορές αυτές στο νόμισμα της εν λόγω επικράτειας ή σε ελευθέρως μετατρέψιμα νομίσματα.

5. Κάθε αεροπορική εταιρία έχει το δικαίωμα να μετατρέπει και να εμβάζει από την επικράτεια του άλλου μέρους στη χώρα της και, με εξαίρεση τις περιπτώσεις που αντιβαίνουν σε νομοθετική ή κανονιστική διάταξη γενικής εφαρμογής, στη χώρα ή στις χώρες της επιλογής της, κατόπιν αιτήσεώς της, τα τοπικά έσοδα τα οποία υπερβαίνουν τα ποσά που εκταμιεύθηκαν επί τόπου. Η μετατροπή και το έμβασμα εγκρίνονται αμέσως χωρίς περιορισμούς ή φορολόγηση, στην τιμή συναλλάγματος που εφαρμόζεται στις τρέχουσες συναλλαγές και εμβάσματα την ημερομηνία κατά την οποία ο μεταφορέας υποβάλλει την αρχική αίτηση εμβάσματος.

6. Οι αεροπορικές εταιρίες κάθε μέρους μπορούν να πληρώνουν τα τοπικά τους έξοδα, συμπεριλαμβανομένης της αγοράς καυσίμων, στην επικράτεια του άλλου μέρους στο τοπικό νόμισμα. Οι αεροπορικές εταιρίες κάθε μέρους μπορούν, κατ' επιλογή τους, να πληρώνουν τα εν λόγω έξοδα στην επικράτεια του άλλου μέρους σε ελευθέρως μετατρέψιμα νομίσματα σύμφωνα με τις τοπικές ρυθμίσεις περί συναλλάγματος.

7. Κάθε αεροπορική εταιρία μέρους, κατά τη λειτουργία της ή την προσφορά δρομολογίων δυνάμει



της παρούσας συμφωνίας, μπορεί να συνάπτει συμφωνίες εμπορικής συνεργασίας, όπως οι συμφωνίες για τη δέσμευση χώρου ή για τη συνεκμετάλλευση πτήσεων, με:

α) οποιαδήποτε εταιρία ή εταιρίες των μερών,

β) οποιαδήποτε εταιρία ή εταιρίες τρίτης χώρας, και

γ) εταιρία επίγειων (χερσαίων ή θαλάσσιων) μεταφορών οποιασδήποτε χώρας,

με την προϋπόθεση ότι (i) όλοι οι συμμετέχοντες στις συμφωνίες αυτές έχουν τη δέουσα εξουσιοδότηση και ότι (ii) οι συμφωνίες πληρούν τους όρους που προβλέπονται από τις νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις τις οποίες εφαρμόζουν συνήθως τα μέρη για την εκτέλεση ή την παροχή διεθνών αεροπορικών μεταφορών.

8. Οι αεροπορικές εταιρίες κάθε μέρους δικαιούνται να συνάπτουν με επιχειρήσεις συμφωνίες δικαιόχρησης ή προβολής της μάρκας, συμπεριλαμβανομένων των αεροπορικών εταιριών, οποιουδήποτε μέρους ή τρίτων χωρών, υπό τον όρον ότι οι αεροπορικές εταιρίες διαθέτουν τη δέουσα εξουσιοδότηση και πληρούν τις προϋποθέσεις που προβλέπονται από τις νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις που εφαρμόζουν συνήθως τα μέρη των συμφωνιών αυτών. Το Παράρτημα 5 εφαρμόζεται στις συμφωνίες αυτές.

9. Οι αεροπορικές εταιρίες κάθε μέρους μπορούν να συνάπτουν συμφωνίες για την παροχή αεροσκαφών με πλήρωμα για διεθνή αεροπορική μεταφορά με:

α) οποιαδήποτε εταιρία ή εταιρίες των μερών, και

β) οποιαδήποτε εταιρία ή εταιρίες τρίτης χώρας,

υπό την προϋπόθεση ότι όλοι οι συμμετέχοντες στις συμφωνίες αυτές έχουν τη δέουσα εξουσιοδότηση και πληρούν τους όρους που προβλέπονται από τις νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις τις οποίες εφαρμόζουν συνήθως τα μέρη στις συμφωνίες αυτές. Κανένα μέρος δεν απαιτεί από αεροπορική εταιρία οποιουδήποτε μέρους που παρέχει τα αεροσκάφη να διαθέτει δικαιώματα κυκλοφορίας με βάση την παρούσα συμφωνία για τα δρομολόγια που θα εκτελεί το αεροσκάφος.

10. Παρά κάθε άλλη διάταξη της παρούσας συμφωνίας, στις αεροπορικές εταιρίες και τις μεσάζουσες εταιρίες μεταφοράς φορτίου των μερών επιτρέπεται να χρησιμοποιούν, χωρίς περιορισμούς, για τη διεθνή αεροπορική μεταφορά, οποιαδήποτε επίγεια μεταφορά φορτίου από ή προς οποιοδήποτε σημείο στις επικράτειες των συμβαλλόμενων μερών, ή σε τρίτες χώρες, συμπεριλαμβανομένης της μεταφοράς από και προς όλους τους αερολιμένες που διαθέτουν τελωνειακές εγκαταστάσεις, και συμπεριλαμβανομένου, ανάλογα με την περίπτωση, του δικαιώματος μεταφοράς αποθηκευμένου στα τελωνεία φορτίου δυνάμει των εφαρμοστέων νομοθετικών και κανονιστικών διατάξεων. Το φορτίο αυτό, είτε μεταφέρεται δια επίγειας οδού είτε αεροπορικώς, εισάγεται στις τελωνειακές εγκαταστάσεις του αερολιμένα και περνά από τις τελωνειακές διατυπώσεις. Οι αεροπορικές εταιρίες μπορούν να επιλέγουν τον δικό τους τρόπο επίγειας μεταφοράς ή να συμφωνούν την εν λόγω μεταφορά με άλλες εταιρίες επίγειων μεταφορών, συμπεριλαμβανομένης της επίγειας μεταφοράς που χρησιμοποιούν άλλες αεροπορικές εταιρίες και οι μεσάζοντες αεροπορικής μεταφοράς φορτίου. Αυτή η διατροπική μεταφορά φορτίου μπορεί να προσφέρεται με ενιαίο κόμιστρο, με τον συνδυασμό αεροπορικής και επίγειας μεταφοράς, υπό την προϋπόθεση ότι δεν πα-

ραπλανώνται οι αποστολείς σε ό,τι αφορά τα δεδομένα της εν λόγω μεταφοράς.

ΑΡΘΡΟ 11
Τελωνειακοί δασμοί και επιβαρύνσεις

1. Κατά την άφιξή τους στο έδαφος ενός μέρους, τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται στις διεθνείς αερομεταφορές από τις αεροπορικές εταιρίες του άλλου μέρους, ο συνήθης εξοπλισμός τους, ο εξοπλισμός εδάφους, τα καύσιμα, τα λιπαντικά, τα αναλώσιμα τεχνικά εφόδια, τα ανταλλακτικά (συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων), τα εφόδια του αεροσκάφους (στα οποία συμπεριλαμβάνονται, χωρίς να περιορίζονται σε αυτά, τα τρόφιμα, τα ποτά και τα ηδύποτα, ο καπνός και άλλα προϊόντα προς πώληση στους επιβάτες ή προς χρήση από αυτούς σε περιορισμένες ποσότητες κατά τη διάρκεια της πτήσης), και άλλα είδη, τα οποία διατίθενται ή χρησιμοποιούνται μόνον κατά τη λειτουργία ή την εξυπηρέτηση αεροσκάφους διεθνών αεροπορικών μεταφορών, απαλλάσσονται, σε βάση αμοιβαιότητας, όλων των περιορισμών εισαγωγής, των φόρων ιδιοκτησίας και των έκτακτων φόρων κεφαλαίου, των τελωνειακών δασμών, των ειδικών φόρων κατανάλωσης και παρεμφερών τελών και επιβαρύνσεων που (α) επιβάλλονται από τις εθνικές αρχές ή την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, και (β) δεν βασίζονται στο κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών, υπό την προϋπόθεση ότι ο εξοπλισμός και τα εφόδια αυτά παραμένουν εντός του αεροσκάφους.

2. Απαλλάσσονται επίσης, σε βάση αμοιβαιότητας, των φόρων, εισφορών, δασμών, τελών και επιβαρύνσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, εξαιρουμένων των επιβαρύνσεων που συνδέονται με το κόστος της παρεχόμενης υπηρεσίας:

α) τα εφόδια αεροσκάφους που εισάγονται ή παρέχονται στην επικράτεια ενός μέρους και τοποθετούνται εντός του αεροσκάφους, σε περιορισμένες ποσότητες, προκειμένου να χρησιμοποιηθούν μετά την αναχώρηση αεροσκάφους αεροπορικής εταιρίας του άλλου μέρους, το οποίο χρησιμοποιείται σε διεθνείς αερομεταφορές, ακόμη και όταν τα εν λόγω εφόδια πρόκειται να χρησιμοποιηθούν σε τμήμα του δρομολογίου που εκτελείται άνωθεν της επικράτειας του μέρους στο οποίο τοποθετήθηκαν εντός του αεροσκάφους,

β) ο εξοπλισμός εδάφους και τα ανταλλακτικά (συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων) που εισάγονται στην επικράτεια μέρους για την εξυπηρέτηση, τη συντήρηση ή την επισκευή αεροσκάφους αεροπορικής εταιρίας του άλλου μέρους, τα οποία χρησιμοποιούνται σε διεθνείς αερομεταφορές,

γ) τα καύσιμα, τα λιπαντικά και τα αναλώσιμα τεχνικά εφόδια που εισάγονται ή παρέχονται στην επικράτεια ενός μέρους με σκοπό να χρησιμοποιηθούν σε αεροσκάφος αεροπορικής εταιρίας του άλλου μέρους το οποίο χρησιμοποιείται σε διεθνείς αερομεταφορές, ακόμη και όταν τα εν λόγω εφόδια πρόκειται να χρησιμοποιηθούν σε τμήμα του δρομολογίου που εκτελείται άνωθεν της επικράτειας του μέρους όπου τοποθετήθηκαν εντός του αεροσκάφους, και

δ) το έντυπο υλικό που προβλέπεται από την τελωνειακή νομοθεσία κάθε μέρους, το οποίο εισάγεται ή παρέχεται στην επικράτεια ενός μέρους και φορτώνεται σε αναχωρούν αεροσκάφος αεροπορικής εταιρίας του άλλου μέρους το οποίο χρησιμοποιείται σε διεθνείς αερομεταφορές, ακόμη και όταν τα εν λόγω εφόδια πρόκειται να χρησιμοποιηθούν σε τμήμα του δρομολογίου που εκτελείται άνωθεν της επικράτειας του μέρους στο οποίο τοποθετήθηκαν εντός του αεροσκάφους.

3. Ο εξοπλισμός και τα εφόδια που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου απαιτείται, ενδεχομένως, να τελούν υπό την επίβλεψη ή τον έλεγχο των αρμόδιων αρχών.

4. Οι απαλλαγές που προβλέπονται στο παρόν άρθρο ισχύουν επίσης οσάκις οι αεροπορικές εταιρίες ενός μέρους έχουν συμβληθεί με άλλη αεροπορική εταιρία, η οποία χαίρει ομοίως των απαλλαγών αυτών από το άλλο μέρος, για τον δανεισμό ή τη μεταφορά, στην επικράτεια του άλλου μέρους, των ειδών που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου.

5. Καμία διάταξη της παρούσας συμφωνίας δεν εμποδίζει το ένα ή το άλλο μέρος να επιβάλλει φόρους, εισφορές, δασμούς, τέλη ή επιβαρύνσεις για τα είδη που πωλούνται στους επιβάτες όχι όμως για την κατανάλωσή τους εντός του αεροσκάφους, σε τμήμα του αεροπορικού δρομολογίου μεταξύ δύο σημείων εντός της επικράτειάς του στα οποία επιτρέπεται η επιβίβαση και η αποβίβαση.

6. Σε περίπτωση που δύο ή περισσότερα κράτη μέλη προτίθενται να εφαρμόσουν παρέκκλιση από την απαλλαγή που προβλέπεται στο άρθρο 14, σημείο β) της οδηγίας 2003/96/ΕΚ του Συμβουλίου, της 27ης Οκτωβρίου 2003, στα καύσιμα που παρέχονται στην επικράτειά τους σε αεροσκάφη των ΗΠΑ για τις πτήσεις μεταξύ αυτών των κρατών μελών, η Κοινή Επιτροπή εξετάζει το θέμα σύμφωνα με το άρθρο 18, παράγραφος 4, στοιχείο (ε).

7. Ένα μέρος μπορεί να ζητεί τη συνδρομή του άλλου μέρους, για λογαριασμό μιας ή πολλών αεροπορικών εταιριών του, με σκοπό την εξασφάλιση απαλλαγής από τους φόρους, τους δασμούς, τις επιβαρύνσεις και τα τέλη που επιβάλλονται από τις εθνικές και τοπικές ή αρχές στα είδη που προσδιορίζονται στις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου, καθώς και από τις επιβαρύνσεις των καυσίμων τροφοδοσίας, στις περιπτώσεις που περιγράφονται στο παρόν άρθρο, εξαιρουμένου του τμήματος των επιβαρύνσεων που συνδέονται με το κόστος παροχής της υπηρεσίας.

Ανταποκρινόμενο στο αίτημα αυτό, το άλλο μέρος γνωστοποιεί τις απόψεις του αιτούντος μέρους στην αρμόδια κυβερνητική μονάδα ή αρχή και μεριμνά ώστε να εξετασθούν κατάλληλα οι εν λόγω απόψεις.

ΑΡΘΡΟ 12
Τέλη χρήστη

1. Τα τέλη χρήστη τα οποία είναι δυνατόν να επιβάλλονται από τις αρμόδιες αρχές επιβολής ή φορείς κάθε μέρους στις αεροπορικές εταιρίες του άλλου μέρους είναι δίκαια, εύλογα, χωρίς αδικαιολόγητες διακρίσεις και δίκαια επιμερισμένα στις διάφορες κατηγορίες των χρηστών. Σε κάθε περίπτωση, τα τέλη χρήστη εκτιμώνται για τις αεροπορικές εταιρίες του άλλου μέρους με όρους οι οποίοι δεν είναι λιγότερο ευνοϊκοί από τους παρεχόμενους σε οποιαδήποτε άλλη αεροπορική εταιρία ευνοϊκότερους όρους κατά τον χρόνο εκτίμησης των τελών.

2. Τα τέλη χρήστη που επιβάλλονται στις αεροπορικές εταιρίες του άλλου μέρους, μπορούν να αντιπροσω-

πεύουν, όχι όμως να υπερβαίνουν, το πλήρες κόστος που επωμίζονται οι αρμόδιες αρχές ή φορείς χρέωσης για την παροχή κατάλληλων διευκολύνσεων, υπηρεσιών αερολιμένα, περιβάλλοντος αερολιμένα και αεροναυτιλίας, και διευκολύνσεων και υπηρεσιών αεροπορικής ασφάλειας στον αερολιμένα ή το σύστημα αερολιμένων. Τα εν λόγω τέλη χρήστη μπορούν να περιλαμβάνουν κάποιο εύλογο κέρδος, μετά την απόσβεση. Οι διευκολύνσεις και οι υπηρεσίες για τις οποίες επιβάλλονται τα τέλη παρέχονται σε αποτελεσματική και οικονομική βάση.

3. Κάθε μέρος ενθαρρύνει τις διαβουλεύσεις μεταξύ, αφενός, των αρμόδιων για τη χρέωση αρχών και φορέων της επικράτειάς του, αφετέρου, και των αεροπορικών εταιριών που χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες και διευκολύνσεις, και ενθαρρύνει τις αρμόδιες αρχές ή φορείς χρέωσης και τις αεροπορικές εταιρίες να ανταλλάσσουν πληροφορίες, εφόσον απαιτείται, για ακριβή εξέταση του εύλογου χαρακτήρα των τελών, σύμφωνα με τις αρχές των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου. Κάθε μέρος ενθαρρύνει τις αρμόδιες αρχές χρέωσης τελών να παρέχουν στους χρήστες, για οιαδήποτε πρόταση αλλαγής των τελών, εύλογη προθεσμία έτσι ώστε οι χρήστες να είναι σε θέση να εκφράσουν τις απόψεις τους πριν από την αλλαγή τους.

4. Κανένα από τα δύο μέρη δεν θεωρείται, κατά τις διαδικασίες επίλυσης διαφορών σύμφωνα με το άρθρο 19, ότι παραβιάζει διάταξη του παρόντος άρθρου, εκτός εάν (α) παραλείψει να προβεί σε επανεξέταση του τέλους ή της πρακτικής που αποτελεί το αντικείμενο καταγγελίας από το άλλο μέρος εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος ή (β) μετά την εν λόγω επανεξέταση, παραλείψει να προβεί σε ενέργειες, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του, για την επανόρθωση τέλους ή πρακτικής μη συμβιβάσιμης με το παρόν άρθρο.

ΑΡΘΡΟ 13
Τιμολόγηση

1. Οι τιμές των ναύλων των δρομολογίων αεροπορικών μεταφορών που εκτελούνται σύμφωνα με την παρούσα συμφωνία καθορίζονται ελεύθερα και δεν υπόκεινται σε έγκριση, ούτε απαιτείται η καταχώρισή τους.

2. Παρά την παράγραφο 1:

α) η καθιέρωση ή η συνέχιση μιας τιμής προτεινόμενης να εφαρμοσθεί ή εφαρμοζόμενης από αεροπορική εταιρία των ΗΠΑ για διεθνή αερομεταφορά μεταξύ ενός σημείου σε κράτος μέλος και σημείου σε άλλο κράτος μέλος πρέπει να είναι σύμφωνη με το άρθρο 1, παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) 2409/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992, ή με άλλο μεταγενέστερο και όχι πιο περιοριστικό κανονισμό·

β) δυνάμει της παρούσας παραγράφου, οι αεροπορικές εταιρίες των μερών παρέχουν στις υπεύθυνες αρχές των μερών, κατόπιν αιτήματος, άμεση πρόσβαση σε πληροφορίες σχετικά με τις παρελθούσες, τις ισχύουσες και τις προτεινόμενες τιμές κατά τρόπο και μορφότυπο αποδεκτό από τις εν λόγω αρχές.

ΑΡΘΡΟ 14
Κρατικές επιχορηγήσεις και κρατική υποστήριξη

1. Τα μέρη αναγνωρίζουν ότι οι κρατικές επιχορηγήσεις και η κρατική υποστήριξη ενδέχεται να επηρεάσουν δυσμενώς τις θεμιτές και ισότιμες ευκαιρίες των αεροπορικών εταιριών να ανταγωνίζονται στις διεθνείς αερομεταφορές που διέπονται από την παρούσα συμφωνία.

2. Εάν ένα μέρος πιστεύει ότι μια κυβερνητική επιχορήγηση ή υποστήριξη που πρόκειται να χορηγηθεί ή χορηγείται από το άλλο μέρος για ή σε αεροπορικές εταιρίες του εν λόγω άλλου μέρους πρόκειται να επηρεάσει ή επηρεάζει δυσμενώς τις θεμιτές και ισότιμες ευκαιρίες ανταγωνισμού των αεροπορικών εταιριών του πρώτου μέρους, μπορεί να υποβάλλει τις παρατηρήσεις του στο εν λόγω μέρος. Επίσης, μπορεί να ζητήσει σύγκληση της Κοινής Επιτροπής που προβλέπεται στο άρθρο 18, με σκοπό να εξετασθεί το θέμα και να δοθούν κατάλληλες απαντήσεις στις ανησυχίες που κρίνονται θεμιτές.

3. Κάθε μέρος μπορεί να απευθύνεται σε υπεύθυνες δημόσιες οντότητες στην επικράτεια του άλλου μέρους, συμπεριλαμβανομένων των οντοτήτων, εθνικού, περιφερειακού ή τοπικού επιπέδου, εάν πιστεύει ότι η κρατική επιχορήγηση ή υποστήριξη που πρόκειται να χορηγηθεί ή χορηγείται από τις οντότητες αυτές θα έχει δυσμενή αποτελέσματα στον ανταγωνισμό, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 2. Εάν ένα μέρος αποφασίσει να προβεί στην εν λόγω απευθείας επαφή, ενημερώνει εγκαίρως το άλλο μέρος δια της διπλωματικής οδού. Μπορεί επίσης να ζητήσει σύγκληση της Κοινής Επιτροπής.

4. Μεταξύ των θεμάτων που ενδέχεται να προκύψουν βάσει του παρόντος άρθρου είναι, παραδείγματος χάρη, οι εισφορές κεφαλαίου, οι διασταυρούμενες επιδοτήσεις, οι επιχορηγήσεις, οι εγγυήσεις, τα θέματα κυριότητας, οι φορολογικές ελαφρύνσεις ή οι φοροαπαλλαγές, από οιαδήποτε δημόσια οντότητα.

ΑΡΘΡΟ 15
Περιβάλλον

1. Τα μέρη αναγνωρίζουν τη σημασία προστασίας του περιβάλλοντος κατά την κατάστρωση και την εφαρμογή της πολιτικής διεθνούς αεροπορίας. Τα μέρη αναγνωρίζουν ότι πρέπει να σταθμίζονται προσεκτικά το κόστος και τα οφέλη των μέτρων προστασίας του περιβάλλοντος κατά την κατάστρωση της πολιτικής διεθνούς αεροπορίας.

2. Όταν ένα μέρος εξετάζει προτεινόμενα περιβαλλοντικά μέτρα, θα πρέπει να αξιολογεί τις πιθανές δυσμενείς επιπτώσεις στην άσκηση των δικαιωμάτων που περιλαμβάνει η παρούσα συμφωνία, και, εάν τα μέτρα αυτά εγκριθούν, θα πρέπει να προβαίνει σε κατάλληλες ενέργειες για τον μετριασμό των εν λόγω δυσμενών επιπτώσεων.

3. Όταν θεσπίζονται περιβαλλοντικά μέτρα, ακολουθούνται τα αεροπορικά πρότυπα για το περιβάλλον που έχει καταρτίσει η Διεθνής Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας σε Παραρτήματα της Σύμβασης, εκτός εάν έχουν καταχωρηθεί διαφορές. Τα μέρη εφαρμόζουν κάθε περιβαλλοντικό μέτρο που αφορά τις υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών που παρέχονται δυνάμει της παρούσας συμφωνίας σύμφωνα με το άρθρο 2 και το άρθρο 3, παράγραφος 4 της παρούσας συμφωνίας.

4. Όταν ένα μέρος πιστεύει ότι ένα θέμα αεροπορικής περιβαλλοντικής προστασίας εγείρει ανησυχίες όσον αφορά την ισχύ ή την εφαρμογή της παρούσας συμφωνίας, μπορεί να ζητεί τη σύγκληση της Κοινής Επιτροπής που προβλέπεται στο άρθρο 18, για να εξετάσει το θέμα

και να δώσει κατάλληλες απαντήσεις στις ανησυχίες που κρίνονται θεμιτές.

ΑΡΘΡΟ 16
Προστασία του καταναλωτή

Τα μέρη δηλώνουν ότι είναι σημαντική η προστασία του καταναλωτή, και οποιοδήποτε μέρος μπορεί να ζητεί σύγκληση της Κοινής Επιτροπής για να συζητηθούν θέματα προστασίας του καταναλωτή που το αιτούν μέρος θεωρεί σημαντικά.

ΑΡΘΡΟ 17
Ηλεκτρονικά Συστήματα Κράτησης θέσεων

1. Οι πωλητές ηλεκτρονικών συστημάτων κράτησης θέσεων (ΗΣΚ) που δραστηριοποιούνται στο έδαφος ενός μέρους δικαιούνται να εγκαθιστούν, να διατηρούν και να διαθέτουν ελεύθερα τα ΗΣΚ τους σε πρακτορεία ή εταιρίες ταξιδιών, η κύρια επιχειρηματική δραστηριότητα των οποίων είναι η διανομή προϊόντων σχετιζόμενων με ταξίδια στην επικράτεια του άλλου μέρους, υπό την προϋπόθεση ότι το ΗΣΚ είναι σύμφωνο με κάθε σχετική κανονιστική απαίτηση του άλλου μέρους.

2. Κανένα μέρος δεν επιβάλλει ή δεν επιτρέπει την επιβολή, στην επικράτειά του, στους πωλητές ΗΣΚ του άλλου μέρους απαιτήσεις, όσον αφορά τις απεικονίσεις των ΗΣΚ (συμπεριλαμβανομένων των παραμέτρων τροποποίησης και απεικόνισης), τις λειτουργίες, τις πρακτικές, τις πωλήσεις ή την κυριότητα, αυστηρότερες από εκείνες που επιβάλλει στους δικούς του πωλητές ΗΣΚ.

3. Οι κύριοι ή οι φορείς εκμετάλλευσης των ΗΣΚ ενός μέρους που τηρούν τις τυχόν σχετικές κανονιστικές απαιτήσεις του άλλου μέρους έχουν τις ίδιες δυνατότητες κυριότητας ΗΣΚ εντός της επικράτειας του άλλου μέρους με τους κυρίους ή φορείς εκμετάλλευσης του εν λόγω μέρους.

ΑΡΘΡΟ 18
Κοινή Επιτροπή

1. Συγκαλείται, τουλάχιστον μια φορά το χρόνο, Κοινή Επιτροπή, απαρτιζόμενη από αντιπροσώπους των μερών, για τη διεξαγωγή διαβουλεύσεων σχετικών με την παρούσα συμφωνία και για την εξέταση της εφαρμογής της.

2. Ένα μέρος μπορεί επίσης να ζητήσει σύγκληση της Κοινής Επιτροπής προκειμένου να επιδιώξει την επίλυση θεμάτων σχετικών με την ερμηνεία ή την εφαρμογή της παρούσας συμφωνίας. Ωστόσο, όσον αφορά το άρθρο 20 ή το Παράρτημα 2, η Κοινή Επιτροπή μπορεί να εξετάζει θέματα που αφορούν μόνον την άρνηση εκατέρου συμμετέχοντος να εφαρμόσει τις δεσμεύσεις που έχει αναλάβει, και τις επιπτώσεις των αποφάσεων περί ανταγωνισμού στην εφαρμογή της παρούσας συμφωνίας. Η εν λόγω συνεδρίαση αρχίζει κατά το δυνατόν ενωρίτερα, και οπωσδήποτε εντός των 60 ημερών από την ημερομηνία παραλαβής του αιτήματος, εκτός εάν συμφωνηθεί άλλως.

3. Η Κοινή Επιτροπή εξετάζει, το αργότερο κατά την πρώτη ετήσια συνεδρίασή της και στη συνέχεια όπως ενδείκνυται, τη συνολική εφαρμογή της συμφωνίας, καθώς και τις ενδεχόμενες επιπτώσεις που έχουν οι σχετικά με τις αεροπορικές υποδομές περιορισμοί στην άσκηση των δικαιωμάτων που προβλέπονται στο άρθρο 3, τις επιπτώσεις των μέτρων ασφαλείας που λαμβάνονται δυνάμει του άρθρου 9, τις επιπτώσεις στους όρους ανταγωνισμού, μεταξύ άλλων στο τομέα των ηλεκτρονικών συστημάτων κράτησης θέσεων, και κάθε άλλης κοινωνικής επίπτωσης από την εφαρμογή της παρούσας συμφωνίας.

4. Η Κοινή Επιτροπή αναπτύσσει επίσης συνεργασία:

α) προωθώντας την ανταλλαγή απόψεων σε επίπεδο εμπειρογνωμόνων σε θέματα νέων νομοθετικών ή κανονιστικών πρωτοβουλιών και εξελίξεων, καθώς και σε θέματα ασφάλειας πτήσεων και αεροπορικής ασφάλειας, περιβάλλοντος, αεροπορικών υποδομών (συμπεριλαμβανομένων των χρονοθυρίδων), και προστασίας του καταναλωτή,

β) εξετάζοντας τις κοινωνικές επιπτώσεις που επιφέρει η εφαρμογή της παρούσας συμφωνίας και δίνοντας κατάλληλες απαντήσεις στις ανησυχίες που κρίνονται θεμιτές,

γ) διερευνώντας τα πιθανά πεδία περαιτέρω ανάπτυξης της συμφωνίας, συμπεριλαμβανομένης της διατύπωσης συστάσεων για την τροποποίηση της παρούσας συμφωνίας,

δ) καταγράφοντας τα θέματα που αφορούν τη χορήγηση κρατικών επιχορηγήσεων ή κρατικής υποστήριξης, τα οποία εκάτερο των μερών θέτει υπόψη της Κοινής Επιτροπής,

ε) λαμβάνοντας συναινετικά αποφάσεις, για οποιαδήποτε θέματα αφορούν στην εφαρμογή του άρθρου 11, παράγραφος 6,

στ) εκπονώντας, εντός ενός έτους από την προσωρινή εφαρμογή, προσεγγίσεις για κανονιστικά κριτήρια όσον αφορά την ικανότητα και την ιθαγένεια της αεροπορικής εταιρίας, με στόχο την επίτευξη αμοιβαίας αναγνώρισης των κριτηρίων αυτών,

ζ) εκπονώντας κοινή ερμηνεία των κριτηρίων που χρησιμοποιούν τα μέρη, κατά τη λήψη των αποφάσεών τους αντιστοίχως, σε περιπτώσεις που αφορούν τον έλεγχο της αεροπορικής εταιρίας, στον βαθμό που αυτό συμβιβάζεται με τις απαιτήσεις εμπιστευτικότητας,

η) υποστηρίζοντας τις διαβουλεύσεις, ανάλογα με την περίπτωση, για θέματα αεροπορικών μεταφορών τα οποία εξετάζονται στο πλαίσιο διεθνών οργανισμών και στις σχέσεις με τρίτες χώρες, συμπεριλαμβανομένης της εξέτασης της σκοπιμότητας να ακολουθηθεί κοινή προσέγγιση,

θ) λαμβάνοντας συναινετικά τις αποφάσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του άρθρου 1 του Παραρτήματος 4 και στην παράγραφο 3 του άρθρου 2 του Παραρτήματος 4.

5. Τα μέρη συμφωνούν ότι πρέπει να μεγιστοποιηθούν τα οφέλη για τους καταναλωτές, τις αεροπορικές εταιρίες, τους εργαζόμενους και τις κοινωνίες εκατέρωθεν του Ατλαντικού με την επέκταση της παρούσας συμφωνίας σε τρίτες χώρες. Προς τούτο, η Κοινή Επιτροπή εργάζεται για να εκπονήσει πρόταση σχετικά με τις προϋποθέσεις και τις διαδικασίες, συμπεριλαμβανομένων των τυχόν απαιτούμενων τροποποιήσεων της παρούσας συμφωνίας, που απαιτούνται για την προσχώρηση τρίτων χωρών στην παρούσα συμφωνία.

6. Η Κοινή Επιτροπή λειτουργεί με βάση τη συναίνεση.

ΑΡΘΡΟ 19
Διαιτησία

1. Κάθε διαφορά σχετική με την εφαρμογή ή την ερμηνεία της παρούσας συμφωνίας, εξαιρουμένων των

θεμάτων που ανακύπτουν βάσει του άρθρου 20 ή βάσει του Παραρτήματος 2, η οποία δεν έχει επιλυθεί με συνεδρίαση της Κοινής Επιτροπής, μπορεί να αναφέρεται από πρόσωπο ή φορέα για να ληφθεί απόφαση με συμφωνία των μερών. Εφόσον τα μέρη δεν συμφωνήσουν, η διαφορά υποβάλλεται, κατόπιν αιτήματος εκατέρου των μερών, σε διαιτησία σύμφωνα με τις κατωτέρω εκτιθέμενες διαδικασίες.

2. Εκτός εάν τα μέρη συμφωνήσουν άλλως, τη διαιτησία αναλαμβάνει δικαστήριο τριών διαιτητών, το οποίο συγκροτείται ως εξής:

α) Εντός 20 ημερών από την παραλαβή αιτήσεως διαιτησίας, κάθε μέρος ορίζει ένα διαιτητή. Εντός 45 ημερών από τον διορισμό τους, οι δύο διαιτητές διορίζουν από κοινού έναν τρίτο διαιτητή, ο οποίος ενεργεί ως Πρόεδρος του Δικαστηρίου.

β) Εάν εκάτερο των μερών παραλείψει να ορίσει διαιτητή ή εάν ο τρίτος διαιτητής δεν διορισθεί σύμφωνα με το εδάφιο α) της παρούσας παραγράφου, κάθε μέρος μπορεί να ζητήσει από τον Πρόεδρο του Συμβουλίου της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας να ορίσει τον ή τους διαιτητές που απαιτούνται, εντός 30 ημερών από την παραλαβή της αίτησης. Εάν ο Πρόεδρος του Συμβουλίου της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας είναι υπήκοος είτε των Ηνωμένων Πολιτειών είτε κράτους μέλους, ο αρχαιότερος Αντιπρόεδρος του εν λόγω Συμβουλίου, εφόσον δεν κωλύεται για την ίδια αιτία, προβαίνει στον διορισμό.

3. Εκτός αν συμφωνηθεί άλλως, το δικαστήριο καθορίζει τα όρια δικαιοδοσίας του σύμφωνα με την παρούσα συμφωνία και θεσπίζει τον εσωτερικό του κανονισμό. Κατόπιν αιτήσεως ενός μέρους, το δικαστήριο, αφού συγκροτηθεί σε σώμα, δύναται να ζητεί από το άλλο μέρος την εφαρμογή προσωρινών ασφαλιστικών μέτρων εν αναμονή της τελικής απόφασης του δικαστηρίου. Κατά τη διακριτική ευχέρεια του δικαστηρίου ή με αίτηση εκατέρου των μερών, πραγματοποιείται σύσκεψη το αργότερο εντός 15 ημερών από την πλήρη συγκρότηση του δικαστηρίου σε σώμα, για τον ακριβή από πλευράς του προσδιορισμό των υπό διαιτησία ζητημάτων και των ειδικών διαδικασιών που πρέπει να ακολουθούνται.

4. Εκτός αν συμφωνηθεί άλλως ή εάν διατάξει άλλως το δικαστήριο:

α) Το υπόμνημα απαίτησης υποβάλλεται εντός 30 ημερών από τη στιγμή της πλήρους συγκρότησης του δικαστηρίου σε σώμα και το υπόμνημα αντίκρουσης υποβάλλεται εντός των επομένων 40 ημερών. Ενδεχόμενη απάντηση του αιτούντος υποβάλλεται εντός 15 ημερών από την υποβολή του υπομνήματος αντίκρουσης. Ενδεχόμενη απάντηση του απαντήσαντος υποβάλλεται εντός των επόμενων 15 ημερών·

β) το δικαστήριο συνεδριάζει σε ακροαματική διαδικασία με αίτηση εκατέρου των μερών, ή με δική του πρωτοβουλία, εντός 15 ημερών από την ημερομηνία κατάθεσης της τελευταίας απάντησης.

5. Το δικαστήριο μεριμνά για την έκδοση γραπτής απόφασης εντός 30 ημερών από την ολοκλήρωση της ακροαματικής διαδικασίας ή, εφόσον δεν υπάρξει ακροαματική διαδικασία, εντός 30 ημερών από την ημερομηνία υποβολής της τελευταίας απάντησης. Υπερισχύει η απόφαση της πλειοψηφίας του δικαστηρίου.

6. Τα μέρη μπορούν να υποβάλλουν αιτήσεις αποσαφήνισης της απόφασης εντός 10 ημερών από την ημερομηνία έκδοσής της, κάθε δε διευκρίνιση διατυπώνεται εντός 15 ημερών από τη σχετική αίτηση.

7. Εάν το δικαστήριο αποφανθεί ότι υπάρχει παραβίαση της παρούσας συμφωνίας και το υπεύθυνο μέρος δεν μεριμνήσει να επανορθώσει, ή να επιτύχει συμφωνία με το άλλο μέρος για αμοιβαία ικανοποιητική λύση της διαφοράς εντός 40 ημερών από την κοινοποίηση της απόφασης του δικαστηρίου, το άλλο μέρος μπορεί να αναστείλει την εφαρμογή των ανάλογων ευεργετημάτων που απορρέουν από την παρούσα συμφωνία, έως ότου τα μέρη επιτύχουν συμφωνία για επίλυση της διαφοράς. Καμία διάταξη της παρούσας παραγράφου δεν ερμηνεύεται ως περιορισμός του δικαιώματος εκατέρου των μερών να λάβει ανάλογα μέτρα σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο.

8. Οι διατάξεις του δικαστηρίου, συμπεριλαμβανομένων των αμοιβών και των εξόδων των διαιτητών, βαρύνουν ισομερώς τα μέρη. Τυχόν έξοδα του Προέδρου του Συμβουλίου της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας, ή του Αντιπροέδρου του Συμβουλίου αυτού, σχετιζόμενα με τις διαδικασίες της παραγράφου 2, στοιχείο β) του παρόντος άρθρου, θεωρούνται ως μέρος των δαπανών του δικαστηρίου.

ΑΡΘΡΟ 20
Ανταγωνισμός

1. Τα μέρη αναγνωρίζουν ότι ο ανταγωνισμός μεταξύ αεροπορικών εταιριών στην υπερατλαντική αγορά είναι σημαντικός για την προώθηση των στόχων της παρούσας συμφωνίας, και βεβαιώνουν ότι εφαρμόζουν τα οικεία καθεστώτα ανταγωνισμού για να προστατεύουν και να προάγουν τον ανταγωνισμό εν γένει και όχι τον ανταγωνισμό μεταξύ επιμέρους ανταγωνιστών.

2. Τα μέρη αναγνωρίζουν ότι ενδέχεται να ανακύψουν διαφορές όσον αφορά την εφαρμογή των οικείων καθεστώτων ανταγωνισμού στη διεθνή αεροπορία, οι οποίες να επηρεάζουν την υπερατλαντική αγορά, και ότι ο ανταγωνισμός μεταξύ αεροπορικών εταιριών στην αγορά αυτή μπορεί να προαχθεί με την ελαχιστοποίηση των διαφορών αυτών.

3. Τα μέρη αναγνωρίζουν ότι η συνεργασία μεταξύ των αντίστοιχων αρχών τους που είναι αρμόδιες σε θέματα ανταγωνισμού ευνοεί την προώθηση του ανταγωνισμού στις αγορές και ότι προσφέρει δυνατότητες προώθησης συμβατών μεταξύ τους ρυθμιστικών αποτελεσμάτων και ελαχιστοποίησης των διαφορών προσέγγισης όσον αφορά την αντίστοιχη εξέταση, όσον αφορά τον ανταγωνισμό, των συμφωνιών μεταξύ αερομεταφορέων. Κατά συνέπεια, τα μέρη προάγουν, στο μέτρο του εφικτού, τη συνεργασία αυτήν, λαμβάνοντας υπόψη τις διαφορετικές δικαιοδοσίες, αρμοδιότητες και διαδικασίες των αρχών, σύμφωνα με το Παράρτημα 2.

4. Υποβάλλεται στην Κοινή Επιτροπή ετήσια αναφορά σχετικά με τα αποτελέσματα της συνεργασίας δυνάμει του Παραρτήματος 2.

ΑΡΘΡΟ 21
Διαπραγματεύσεις δεύτερου σταδίου

1. Τα μέρη συμμερίζονται τον σκοπό της συνέχισης της κοινής πρόσβασης στις αγορές και της μεγιστοποίησης των οφελών για τους καταναλωτές, τις αεροπορικές εταιρίες, τους εργαζομένους και τις κοινωνίες εκατέρωθεν του Ατλαντικού, συμπεριλαμβανομένων της διευκόλυνσης των επενδύσεων ώστε να αντικατοπτρίζουν

καλύτερα την πραγματικότητα του παγκόσμιου κλάδου αεροπορικών μεταφορών, της ενίσχυσης του υπερατλαντικού συστήματος αεροπορικών μεταφορών, και της θέσπισης πλαισίου που θα ενθαρρύνει άλλες χώρες να ανοίξουν τις οικείες αγορές αεροπορικών υπηρεσιών. Τα μέρη αρχίζουν διαπραγματεύσεις το αργότερο 60 ημέρες από την ημερομηνία της προσωρινής εφαρμογής της παρούσας συμφωνίας, με σκοπό την ταχεία ανάπτυξη του επομένου σταδίου.

2. Προς τούτο, το θεματολόγιο των διαπραγματεύσεων δεύτερου σταδίου περιλαμβάνει τα εξής ζητήματα που ενδιαφέρουν κατά προτεραιότητα το ένα ή και τα δύο μέρη:

α) περαιτέρω φιλελευθεροποίηση των δικαιωμάτων κυκλοφορίας,

β) πρόσθετες δυνατότητες ξένων επενδύσεων,

γ) επιπτώσεις των περιβαλλοντικών μέτρων και των περιορισμών υποδομής στην άσκηση των δικαιωμάτων κυκλοφορίας,

δ) περαιτέρω πρόσβαση σε αεροπορικές μεταφορές με κρατική χρηματοδότηση, και

ε) παροχή αεροσκάφους με πλήρωμα.

3. Τα μέρη επανεξετάζουν την πρόοδό τους όσον αφορά συμφωνία δεύτερου σταδίου το αργότερο 18 μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία αναμένεται να αρχίσουν οι διαπραγματεύσεις σύμφωνα με την παράγραφο 1. Εάν, εντός δώδεκα μηνών από την έναρξη της επανεξέτασης, τα μέρη δεν έχουν επιτύχει συμφωνία δεύτερου σταδίου, κάθε μέρος επιφυλάσσεται του δικαιώματός του να αναστείλει τα δικαιώματα που ορίζονται στην παρούσα συμφωνία. Η αναστολή αυτή παράγει αποτελέσματα το αργότερο κατά την έναρξη της περιόδου κυκλοφορίας της Διεθνούς Ένωσης Αεροπορικών Μεταφορών (ΙΑΤΑ), η οποία αρχίζει δώδεκα τουλάχιστον μήνες μετά την ημερομηνία κοινοποίησης της αναστολής.

ΑΡΘΡΟ 22
Σχέση με άλλες συμφωνίες

1. Κατά τη διάρκεια της προσωρινής εφαρμογής της παρούσας συμφωνίας σύμφωνα με το άρθρο 25, οι διμερείς συμφωνίες που αναγράφονται στο τμήμα 1 του Παραρτήματος 1 αναστέλλονται, εξαιρουμένων των οριζομένων στο τμήμα 2 του Παραρτήματος 1.

2. Από την έναρξη ισχύος της, σύμφωνα με το άρθρο 26, η παρούσα συμφωνία υποκαθίσταται στις διμερείς συμφωνίες που αναγράφονται στο τμήμα 1 του Παραρτήματος 1, εξαιρουμένων των οριζομένων στο τμήμα 2 του Παραρτήματος 1.

3. Εάν τα μέρη προσχωρήσουν σε πολυμερή συμφωνία ή εάν υιοθετήσουν απόφαση εκδοθείσα από τη Διεθνή Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας ή από άλλο διεθνή οργανισμό, η οποία πραγματεύεται θέματα που καλύπτει η παρούσα συμφωνία, διαβουλεύονται στο πλαίσιο της Κοινής Επιτροπής για να διαπιστώσουν κατά πόσον η παρούσα συμφωνία θα πρέπει να αναθεωρηθεί προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι εξελίξεις αυτές.

ΑΡΘΡΟ 23
Καταγγελία

Εκάτερο των μερών, μπορεί, ανά πάσα στιγμή, να γνωστοποιήσει στο άλλο μέρος γραπτώς, δια της διπλωματικής οδού, την απόφασή του να καταγγείλει την παρούσα συμφωνία. Η γνωστοποίηση αυτή αποστέλλεται ταυτόχρονα στη Διεθνή Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας. Η παρούσα συμφωνία λήγει τα μεσάνυχτα, ώρα Γκρήνουιτς, της τελευταίας ημέρας της περιόδου κυκλοφορίας της Διεθνούς Ένωσης Αεροπορικών Μεταφορών (ΙΑΤΑ) που ισχύει ένα έτος μετά την ημερομηνία της γραπτής γνωστοποίησης της καταγγελίας, εκτός εάν η γνωστοποίηση ανακληθεί κατόπιν συμφωνίας των μερών πριν από τη λήξη της περιόδου αυτής.

ΑΡΘΡΟ 24
Καταχώριση στη ΔΟΠΑ

Η παρούσα συμφωνία και όλες οι τροποποιήσεις της καταχωρίζονται στη Διεθνή Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας.

ΑΡΘΡΟ 25
Προσωρινή εφαρμογή

Μέχρις ότου αρχίσει η ισχύς σύμφωνα με το άρθρο 26:

1) τα μέρη συμφωνούν να εφαρμόζουν την παρούσα συμφωνία από τις 30 Μαρτίου 2008·

2) εκάτερο των μερών μπορεί, ανά πάσα στιγμή, να γνωστοποιήσει στο άλλο μέρος γραπτώς, δια της διπλωματικής οδού, την απόφασή του να μην εφαρμόζει πλέον την παρούσα συμφωνία. Στην περίπτωση αυτήν, η εφαρμογή παύει τα μεσάνυχτα, ώρα Γκρήνουιτς, της τελευταίας ημέρας της περιόδου κυκλοφορίας της Διεθνούς Ένωσης Αεροπορικών Μεταφορών (ΙΑΤΑ) που ισχύει ένα έτος από την ημερομηνία της γραπτής γνωστοποίησης, εκτός εάν η γνωστοποίηση ανακληθεί κατόπιν συμφωνίας των μερών πριν από τη λήξη της περιόδου αυτής.

ΑΡΘΡΟ 26
Έναρξη ισχύος

Η παρούσα συμφωνία αρχίζει να ισχύει ένα μήνα από την ημερομηνία της τελευταίας διακοίνωσης που διαβιβάστηκε στο πλαίσιο ανταλλαγής διπλωματικών διακοινώσεων μεταξύ των μερών, με την οποία βεβαιώνεται η ολοκλήρωση όλων των διαδικασιών που είναι αναγκαίες για την έναρξη ισχύος της παρούσας συμφωνίας. Για τους σκοπούς της εν λόγω ανταλλαγής, οι Ηνωμένες Πολιτείες παραδίδουν στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα τη διπλωματική διακοίνωση που απευθύνεται στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα και τα κράτη μέλη της, και η Ευρωπαϊκή Κοινότητα παραδίδει στις Ηνωμένες Πολιτείες την ή τις διπλωματικές διακοινώσεις της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των κρατών μελών της. Η ή οι διπλωματικές διακοινώσεις της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των κρατών μελών της περιέχουν ανακοίνωση από κάθε κράτος μέλος, με την οποία βεβαιώνεται η ολοκλήρωση όλων των διαδικασιών που είναι αναγκαίες για τη θέση σε ισχύ της παρούσας συμφωνίας.

ΣΕ ΠΙΣΤΩΣΗ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ, οι υπογράφοντες πληρεξούσιοι, δεόντως εξουσιοδοτημένοι, έθεσαν την υπογραφή τους κάτω από την παρούσα συμφωνία.

ΕΓΙΝΕ στις Βρυξέλλες, την εικοστή πέμπτη Απριλίου 2007 και στην Ουάσινγκτον, την τριακοστή Απριλίου 2007, εις διπλούν.

За Република България

Pour le Royaume de Belgique
Voor het Koninkrijk België
Für das Königreich Belgien

Cette signature engage également la Communauté française, la Communauté flamande, la Communauté germanophone, la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

Deze handtekening verbindt eveneens de Vlaamse Gemeenschap, de Franse Gemeenschap, de Duitstalige Gemeenschap, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Diese Unterschrift bindet zugleich die Deutschsprachige Gemeinschaft, die Flämische Gemeinschaft, die Französische Gemeinschaft, die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

Za Českou republiku

På Kongeriget Danmarks vegne

Für die Bundesrepublik Deutschland

Eesti Vabariigi nimel

Για την Ελληνική Δημοκρατία

Por el Reino de España

Pour la République française

Thar cheann Na hÉireann
For Ireland

Per la Repubblica italiana

Για την Κυπριακή Δημοκρατία

Latvijas Republikas vārdā

Lietuvos Respublikos vardu

Pour le Grand-Duché de Luxembourg

A Magyar Köztársaság részéről

Għal Malta

Voor het Koninkrijk der Nederlanden

Für die Republik Österreich

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

Pela República Portuguesa

Pentru România

Za Republiko Slovenijo

Za Slovenskú republiku

Suomen tasavallan puolesta

För Konungariket Sverige

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

За Европейската общност
For the European Community
Por la Comunidad Europea
Za Evropské společenství
For Det Europæiske Fællesskab
Für die Europäische Gemeinschaft
Euroopa Ühenduse nimel
Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα
Pour la Communauté européenne
Per la Comunità europea
Eiropas Kopienas vārdā
Europos bendrijos vardu
az Európai Közösség részéről
Għall-Komunità Ewropea
Voor de Europese Gemeenschap
W imieniu Wspólnoty Europejskiej
Pela Comunidade Europeia
Pentru Comunitatea Europeană
Za Európske spoločenstvo
za Evropsko skupnost
Euroopan yhteisön puolesta
På Europeiska gemenskapens vägnar

For the United States of America

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

Τμήμα 1

Όπως ορίζεται στο άρθρο 22 της παρούσας συμφωνίας, οι ακόλουθες διμερείς συμφωνίες μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών και των κρατών μελών αναστέλλονται ή αντικαθίσταται από την παρούσα συμφωνία:

α) Δημοκρατία της Αυστρίας: Συμφωνία αεροπορικών μεταφορών, που υπογράφηκε στη Βιέννη στις 16 Μαρτίου 1989· τροποποιήθηκε στις 14 Ιουνίου 1995.

β) Βασίλειο του Βελγίου: Συμφωνία αεροπορικών μεταφορών, που τέθηκε σε ισχύ με ανταλλαγή διακοινώσεων στην Ουάσιγκτον στις 23 Δεκεμβρίου 1980· τροποποιήθηκε στις 22 Σεπτεμβρίου και στις 12 Νοεμβρίου 1986· τροποποιήθηκε στις 5 Νοεμβρίου 1993 και στις 12 Ιανουαρίου 1994.

(τροποποίηση συναφθείσα στις 5 Σεπτεμβρίου 1995 (εφαρμοζόμενη προσωρινά).

γ) Δημοκρατία της Βουλγαρίας: Συμφωνία ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, που υπογράφηκε στη Σόφια, στις 24 Απριλίου 1991.

δ) Τσεχική Δημοκρατία: Συμφωνία αεροπορικών μεταφορών, που υπογράφηκε στην Πράγα στις 10 Σεπτεμβρίου 1996· τροποποιήθηκε στις 4 Ιουνίου 2001 και στις 14 Φεβρουαρίου 2002.

ε) Βασίλειο της Δανίας: Συμφωνία υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών, που τέθηκε σε ισχύ με ανταλλαγή διακοινώσεων στην Ουάσιγκτον στις 16 Δεκεμβρίου 1944· τροποποιήθηκε στις 6 Αυγούστου 1954· τροποποιήθηκε στις 16 Ιουνίου 1995.

στ) Δημοκρατία της Φινλανδίας: Συμφωνία αεροπορικών μεταφορών, που υπογράφηκε στο Ελσίνκι στις 29 Μαρτίου 1949· σχετικό πρωτόκολλο, που υπογράφηκε στις 12 Μαΐου 1980· συμφωνία τροποποίησης της συμφωνίας του 1949 και του πρωτοκόλλου του 1980, η οποία υπογράφηκε στις 9 Ιουνίου 1995.

ζ) Γαλλική Δημοκρατία: Συμφωνία αεροπορικών μεταφορών, που υπογράφηκε στην Ουάσιγκτον στις 18 Ιουνίου 1998· τροποποιήθηκε στις 10 Οκτωβρίου 2000· τροποποιήθηκε στις 22 Ιανουαρίου 2002.

η) Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας: Συμφωνία αεροπορικών μεταφορών και ανταλλαγή διακοινώσεων, που υπογράφηκαν στην Ουάσιγκτον στις 7 Ιουλίου 1955· τροποποιήθηκαν στις 25 Απριλίου 1989.

(σχετικό πρωτόκολλο που συνήφθη την 1η Νοεμβρίου 1978· σχετικές συμφωνίες που συνάφθηκαν στις 24 Μαΐου 1994· πρωτόκολλο τροποποίησης της συμφωνίας του 1995, το οποίο συνήφθη στις 23 Μαΐου 1996· συμφωνία τροποποίησης του πρωτοκόλλου του 1996, η οποία συνήφθη στις 10 Οκτωβρίου 2000 (όλα εφαρμοζόμενα προσωρινά).)

θ) Ελληνική Δημοκρατία: Συμφωνία αεροπορικών μεταφορών, που υπογράφηκε στην Αθήνα στις 31 Ιουλίου 1991 παρατάθηκε μέχρι τις 31 Ιουλίου 2007 με ανταλλαγή διακοινώσεων της 22ας και 28ης Ιουνίου 2006.

ι) Δημοκρατία της Ουγγαρίας: Συμφωνία αεροπορικών μεταφορών και μνημόνιο συμφωνίας, που υπογράφηκαν στη Βουδαπέστη στις 12 Ιουλίου 1989· παρατάθηκαν μέχρι τις 12 Ιουλίου 2007 με ανταλλαγή διακοινώσεων της 11ης και 20ής Ιουνίου 2006.

ια) Ιρλανδία: Συμφωνία υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών, που τέθηκε σε ισχύ με ανταλλαγή διακοινώσεων στην Ουάσιγκτον στις 3 Φεβρουαρίου 1945· τροποποιήθηκε στις 25 Ιανουαρίου 1988 και στις 29 Σεπτεμβρίου 1989· τροποποιήθηκε στις 25 Ιουλίου και στις 6 Σεπτεμβρίου 1990.

(Μνημόνιο διαβουλεύσεων, που υπογράφηκε στην Ουάσιγκτον στις 28 Οκτωβρίου 1993 (εφαρμόζεται προσωρινά).

ιβ) Ιταλική Δημοκρατία: Συμφωνία αεροπορικών μεταφορών, με μνημόνιο και ανταλλαγή διακοινώσεων, που υπογράφηκε στη Ρώμη στις 22 Ιουνίου 1970· τροποποιήθηκε στις 25 Οκτωβρίου 1988 σχετικό υπόμνημα συμφωνίας, που υπογράφηκε στις 27 Σεπτεμβρίου 1990· τροποποίηση της συμφωνίας του 1970 και του μνημονίου συμφωνίας του 1990, που συνήφθη στις 30 Μαΐου και στις 21 Οκτωβρίου 1997· συμφωνία που συμπληρώνει τη συμφωνία του 1970 και που συνήφθη στις 30 Δεκεμβρίου 1998 και στις 2 Φεβρουαρίου 1999.

(Πρωτόκολλο τροποποίησης της συμφωνίας του 1970, που συνήφθη στις 6 Δεκεμβρίου, 1999 (εφαρμόζεται προσωρινά).)

ιγ) Μεγάλο Δουκάτο του Λουξεμβούργου: Συμφωνία αεροπορικών μεταφορών, που υπογράφηκε στο Λουξεμβούργο στις 19 Αυγούστου 1986· τροποποιήθηκε στις 6 Ιουνίου 1995· τροποποιήθηκε στις 13 και στις 21 Ιουλίου 1998.

ιδ) Μάλτα: Συμφωνία αεροπορικών μεταφορών που υπογράφηκε στην Ουάσιγκτον στις 12 Οκτωβρίου 2000.

ιε) Βασίλειο των Κάτω Χωρών: Συμφωνία αεροπορικών μεταφορών που υπογράφηκε στην Ουάσιγκτον στις 3 Απριλίου 1957· πρωτόκολλο τροποποίησης της συμφωνίας του 1957, που συνήφθη στις 31 Μαρτίου 1978· τροποποίηση του πρωτοκόλλου του 1978, που συνήφθη στις 11 Ιουνίου 1986· τροποποίηση της συμφωνίας του 1957, που συνήφθη στις 13 Οκτωβρίου και στις 22 Δεκεμβρίου 1987· τροποποίηση της συμφωνίας του 1957, που συνήφθη στις 29 Ιανουαρίου και στις 13 Μαρτίου 1992· τροποποίηση της συμφωνίας του 1957 και του πρωτοκόλλου του 1978, που συνήφθη στις 14 Οκτωβρίου 1992.

ιστ) Δημοκρατία της Πολωνίας: Συμφωνία αεροπορικών μεταφορών, που υπογράφηκε στη Βαρσοβία στις 16 Ιουνίου 2001.

κ) Πορτογαλική Δημοκρατία: Συμφωνία αεροπορικών μεταφορών, που υπογράφηκε στη Λισσαβόνα στις 30 Μαΐου 2000.

λ) Ρουμανία: Συμφωνία αεροπορικών μεταφορών, που υπογράφηκε στην Ουάσιγκτον στις 15 Ιουλίου 1998.

μ) Σλοβακική Δημοκρατία: Συμφωνία αεροπορικών μεταφορών, που υπογράφηκε στη Μπρατισλάβα στις 22 Ιανουαρίου 2001.

ν) Βασίλειο της Ισπανίας: Συμφωνία αεροπορικών μεταφορών, που υπογράφηκε στη Μαδρίτη στις 20 Φεβρουαρίου 1973· σχετική συμφωνία της 20ής Φεβρουαρίου, της 31ης Μαρτίου και της 7ης Απριλίου 1987· τροποποίηση της συμφωνίας του 1973, που συνήφθη στις 31 Μαΐου 1989· τροποποίηση της συμφωνίας του 1973, που συνήφθη στις 27 Νοεμβρίου 1991.

ξ) Βασίλειο της Σουηδίας: Συμφωνία υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών, που τέθηκε σε ισχύ με ανταλλαγή διακοινώσεων στην Ουάσιγκτον στις 16 Δεκεμβρίου 1944· τροποποιήθηκε στις 6 Αυγούστου 1954· τροποποιήθηκε στις 16 Ιουνίου 1995.

ο) Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και Βορείου Ιρλανδίας: Συμφωνία αεροπορικών μεταφορών, και ανταλλαγή επιστολών, που υπογράφηκαν στη Βερμούδα στις 23 Ιουλίου 1977· συμφωνία για τους αεροπορικούς

ναύλους Βόρειου Ατλαντικού, που συνήφθη στις 17 Μαρτίου 1978· συμφωνία τροποποίησης της συμφωνίας του 1977, που συνήφθη στις 25 Απριλίου 1978· συμφωνία τροποποίησης και παράτασης της συμφωνίας του 1978 για τους ναύλους Βόρειου Ατλαντικού, που συνήφθη στις 2 και 9 Νοεμβρίου 1978· συμφωνία τροποποίησης της συμφωνίας του 1977, που συνήφθη στις 4 Δεκεμβρίου 1980· συμφωνία τροποποίησης της συμφωνίας του 1977, που συνήφθη στις 20 Φεβρουαρίου 1985· συμφωνία τροποποίησης του άρθρου 7, του Παραρτήματος 2 και του Παραρτήματος 5 της συμφωνίας του 1977, που συνήφθη στις 25 Μαΐου 1989· συμφωνία για τροποποίηση της συμφωνίας του 1977, για περάτωση της διαιτησίας ΗΠΑ/ΗΒ σχετικά με τέλη χρήστη του αερολιμένα του Χήθροου και για την αίτηση διαιτησίας που υπέβαλε το Ηνωμένο Βασίλειο με τη διακοίνωση της πρεσβείας του αριθ. 87 της 13ης Οκτωβρίου 1993 και τη ρύθμιση των ζητημάτων από τα οποία προέκυψαν οι διαδικασίες αυτές, που συνήφθη στις 11 Μαρτίου 1994· συμφωνία τροποποίησης της συμφωνίας του 1977, που συνήφθη στις 27 Μαρτίου 1997.

(Ρυθμίσεις προσωρινής εφαρμογής που περιείχε το μνημόνιο διαβουλεύσεων της 11ης Σεπτεμβρίου 1986 ρυθμίσεις που περιείχε η ανταλλαγή επιστολών της 27ης Ιουλίου 1990· ρυθμίσεις που περιείχε το μνημόνιο διαβουλεύσεων της 11ης Μαρτίου 1991· ρυθμίσεις που περιείχε η ανταλλαγή επιστολών της 6ης Οκτωβρίου 1994· ρυθμίσεις που περιείχε το μνημόνιο διαβουλεύσεων της 5ης Ιουνίου 1995· ρυθμίσεις που περιείχε η ανταλλαγή επιστολών της 31ης Μαρτίου και της 3ης Απριλίου 2000 (όλες προσωρινής εφαρμογής).

Τμήμα 2

Παρά το τμήμα 1 του παρόντος Παραρτήματος, για τις περιοχές που δεν περιλαμβάνονται στον ορισμό της «επικράτειας» του άρθρου 1 της παρούσας συμφωνίας, οι συμφωνίες που αναφέρονται στις παραγράφους (ε) (Δανία-Ηνωμένες Πολιτείες), (ζ) (Γαλλία-Ηνωμένες Πολιτείες), και (κβ) (Ηνωμένο Βασίλειο-Ηνωμένες Πολιτείες) του εν λόγω τμήματος, εξακολουθούν να ισχύουν, σύμφωνα με τους όρους τους.

Τμήμα 3

Παρά το άρθρο 3 της παρούσας συμφωνίας, οι αεροπορικές εταιρίες των ΗΠΑ δεν έχουν το δικαίωμα να εκτελούν δρομολόγια αποκλειστικής μεταφοράς φορτίου, τα οποία δεν αποτελούν μέρος δρομολογίου που εξυπηρετεί τις Ηνωμένες Πολιτείες, από ή προς σημεία εντός των κρατών μελών, εξαιρουμένης της περίπτωσης από ή προς σημεία στην Τσεχική Δημοκρατία, τη Γαλλική Δημοκρατία, την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, το Μεγάλο Δουκάτο του Λουξεμβούργου, τη Μάλτα, τη Δημοκρατία της Πολωνίας, την Πορτογαλική Δημοκρατία και τη Σλοβακική Δημοκρατία.

Τμήμα 4

Παρά κάθε άλλη διάταξη της παρούσας συμφωνίας, το παρόν τμήμα εφαρμόζεται στο συνδυασμό προγραμματισμένων και ναυλωμένων πτήσεων μεταξύ της Ιρλανδίας και των Ηνωμένων Πολιτειών με ισχύ από την αρχή της χειμερινής περιόδου 2006/2007 της ΙΑΤΑ μέχρι το τέλος της χειμερινής περιόδου 2007/2008 της ΙΑΤΑ.

α) (i) Κάθε αεροπορική εταιρία των ΗΠΑ και της Κοινότητας μπορεί να εκτελεί 3 πτήσεις χωρίς ενδιάμεσο σταθμό μεταξύ Ηνωμένων Πολιτειών και Δουβλίνου για κάθε πτήση χωρίς ενδιάμεσο σταθμό που εκτελεί η αεροπορική εταιρία μεταξύ Ηνωμένων Πολιτειών και Σάνον. Το εν λόγω δικαίωμα πτήσεων προς το Δουβλίνο χωρίς ενδιάμεσο σταθμό βασίζεται σε μέσο όρο των πτήσεων ολόκληρης της μεταβατικής περιόδου που περιλαμβάνει τρεις περιόδους προγραμματισμού. Μια πτήση θεωρείται ότι είναι χωρίς ενδιάμεσο σταθμό προς το Δουβλίνο, ή χωρίς ενδιάμεσο σταθμό προς το Σάνον, ανάλογα με το πρώτο σημείο εισόδου στην Ιρλανδία ή με το τελευταίο σημείο εξόδου από την Ιρλανδία.

(ii) Η απαίτηση για εξυπηρέτηση του Σάνον που αναφέρεται στο σημείο (α), περίπτωση (i), του παρόντος τμήματος, παύει να ισχύει εάν μια αεροπορική εταιρία αρχίσει συνδυασμό προγραμματισμένων ή ναυλωμένων πτήσεων μεταξύ Δουβλίνου και Ηνωμένων Πολιτειών, προς οιαδήποτε κατεύθυνση, χωρίς να εκτελεί, κατά μέσο όρο στη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου, τουλάχιστον μια πτήση χωρίς ενδιάμεσο σταθμό προς το Σάνον ανά τρεις πτήσεις χωρίς ενδιάμεσο σταθμό προς το Δουβλίνο.

β) Όσον αφορά τα δρομολόγια μεταξύ Ηνωμένων Πολιτειών και Ιρλανδίας, οι κοινοτικές αεροπορικές εταιρίες δύνανται να εξυπηρετούν μόνον τη Βοστώνη, τη Νέα Υόρκη, το Σικάγο, το Λος Άντζελες και 3 πρόσθετα σημεία στις Ηνωμένες Πολιτείες, τα οποία πρέπει να κοινοποιηθούν στις Ηνωμένες Πολιτείες κατόπιν επιλογής ή αλλαγής. Τα δρομολόγια αυτά δύνανται να εκτελούνται μέσω ενδιάμεσων σημείων σε άλλα κράτη μέλη ή σε τρίτες χώρες.

γ) Η συνεκμετάλλευση πτήσεων επιτρέπεται μεταξύ Ιρλανδίας και Ηνωμένων Πολιτειών μόνον μέσω άλλων σημείων στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα. Το ενδεχόμενο άλλων συμφωνιών συνεκμετάλλευσης πτήσεων θα εξετασθεί με βάση τη φιλοφροσύνη και την αμοιβαιότητα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

Σχετικά με τη συνεργασία σε θέματα ανταγωνισμού στον κλάδο των αεροπορικών μεταφορών

Άρθρο 1

Η συνεργασία, στην οποία αναφέρεται το παρόν Παράρτημα, εφαρμόζεται από το Υπουργείο Μεταφορών των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και από την Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (στο εξής «οι συμμετέχοντες»), με συνέπεια προς τις αντίστοιχες αρμοδιότητές τους να επιλαμβάνονται θεμάτων ανταγωνισμού στον κλάδο των αεροπορικών μεταφορών στα οποία εμπλέκονται οι Ηνωμένες Πολιτείες και η Ευρωπαϊκή Κοινότητα.

Άρθρο 2
Σκοπός

Σκοπός της συνεργασίας αυτής είναι:

1. να προωθείται η αμοιβαία κατανόηση, από τους συμμετέχοντες, της εφαρμογής των νομοθετικών διατάξεων, των διαδικασιών και των πρακτικών με βάση τα αντίστοιχά τους καθεστώτα ανταγωνισμού, προκειμένου να ενθαρρύνεται ο ανταγωνισμός στον κλάδο των αεροπορικών μεταφορών,

2. να διευκολύνεται η κατανόηση, από τους συμμετέχοντες, των επιπτώσεων που έχουν οι εξελίξεις στον κλάδο των αεροπορικών μεταφορών επί του ανταγωνισμού στη διεθνή αγορά αερομεταφορών,

3. να μειωθούν οι πιθανότητες δημιουργίας συγκρούσεων μεταξύ των συμμετεχόντων στην εφαρμογή των αντίστοιχων καθεστώτων τους ανταγωνισμού σε συμφωνίες και άλλες ρυθμίσεις συνεργασίας που επηρεάζουν την υπερατλαντική αγορά, και

4. να προωθούνται συμβατές μεταξύ τους κανονιστικές προσεγγίσεις σε συμφωνίες και άλλες ρυθμίσεις συνεργασίας με την καλύτερη κατανόηση των μεθοδολογιών, των τεχνικών ανάλυσης, συμπεριλαμβανομένου του προσδιορισμού της ή των σχετικών αγορών και της ανάλυσης των αποτελεσμάτων του ανταγωνισμού, καθώς και επανορθωτικές ενέργειες στις οποίες προβαίνουν οι συμμετέχοντες κατά την ανεξάρτητη από πλευράς τους εξέταση των θεμάτων ανταγωνισμού.

Άρθρο 3
Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος Παραρτήματος, ο όρος «καθεστώς ανταγωνισμού» σημαίνει τις νομοθετικές διατάξεις, τις διαδικασίες και τις πρακτικές που διέπουν την άσκηση των αντίστοιχων καθηκόντων των συμμετεχόντων κατά την εξέταση των συμφωνιών και άλλων ρυθμίσεων συνεργασίας μεταξύ αεροπορικών εταιριών στη διεθνή αγορά. Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, ο όρος περιλαμβάνει ιδίως τα άρθρα 81, 82, και 85 της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και τους κανονισμούς εφαρμογής τους σύμφωνα με τη Συνθήκη αυτήν, καθώς και τις τροποποιήσεις τους. Για το Υπουργείο Μεταφορών των Ηνωμένων Πολιτειών, ο όρος περιλαμβάνει ιδίως τα άρθρα 41308, 41309 και 41720 του Τίτλου 49 του Κώδικα των Ηνωμένων Πολιτειών, και τους κανονισμούς εφαρμογής τους, όπως και τη συναφή νομολογία.

Άρθρο 4
Πεδία συνεργασίας

Με την επιφύλαξη των διατάξεων των στοιχείων α) και β) της παραγράφου 1 του άρθρου 5, η συνεργασία μεταξύ των συμμετεχόντων περιλαμβάνει τα εξής:

1) συνεδριάσεις μεταξύ αντιπροσώπων των συμμετεχόντων, και των εμπειρογνωμόνων τους σε θέματα ανταγωνισμού, κατ' αρχήν σε εξαμηνιαία βάση, με σκοπό τη συζήτηση των εξελίξεων στον κλάδο των αεροπορικών μεταφορών, θεμάτων κοινού ενδιαφέροντος όσον αφορά την πολιτική ανταγωνισμού, και λεπτομερών προσεγγίσεων σχετικά με την εφαρμογή του δικαίου περί ανταγωνισμού στη διεθνή αεροπορία, και ιδιαίτερα στην υπερατλαντική αγορά. Οι προαναφερόμενες συζητήσεις ενδέχεται να οδηγήσουν στο να αναπτυχθεί καλύτερη κατανόηση των προσεγγίσεων που ακολουθούν, αντίστοιχα, οι συμμετέχοντες σε θέματα ανταγωνισμού, συμπεριλαμβανομένων των υπαρχόντων κοινών σημείων, και σε περαιτέρω συμβατότητα των προσεγγίσεων αυτών, ιδίως όσον αφορά τις συμφωνίες μεταξύ αεροπορικών εταιριών

2) διαβουλεύσεις, ανά πάσα στιγμή, μεταξύ των συμμετεχόντων, κατόπιν αμοιβαίας συμφωνίας ή μετά αίτηση ενός εξ αυτών, προκειμένου να συζητείται οποιοδήποτε θέμα συναφές προς το παρόν Παράρτημα, συμπεριλαμβανομένων συγκεκριμένων περιπτώσεων

3) κάθε συμμετέχων μπορεί, εφόσον το επιθυμεί, να καλεί εκπροσώπους άλλων κυβερνητικών αρχών για να συμμετάσχουν, εφόσον χρειάζεται, σε συνεδριάσεις ή διαβουλεύσεις πραγματοποιούμενες σύμφωνα με τα σημεία 1) και 2) ανωτέρω·

4) έγκαιρες κοινοποιήσεις των κάτωθι διαδικασιών ή θεμάτων που, κατά την κρίση του κοινοποιούντος συμμετέχοντος, ενδέχεται να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στα ανταγωνιστικά συμφέροντα του άλλου συμμετέχοντος:

α) όσον αφορά το Υπουργείο Μεταφορών, (i) διαδικασίες επανεξέτασης των αιτημάτων έγκρισης συμφωνιών και άλλων ρυθμίσεων συνεργασίας μεταξύ αεροπορικών εταιριών που δραστηριοποιούνται στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, ιδίως σε σχέση με την αντιμονοπωλιακή ασυλία αεροπορικών εταιριών διεπομένων από το δίκαιο των Ηνωμένων Πολιτειών και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και (ii) παραλαβή, από το Υπουργείο Μεταφορών, συμφωνίας για κοινή επιχείρηση σύμφωνα με το άρθρο 41720 του Τίτλου 49 του Κώδικα των Ηνωμένων Πολιτειών· και

β) όσον αφορά την Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, (i) διαδικασίες επανεξέτασης των αιτημάτων έγκρισης συμφωνιών και άλλων ρυθμίσεων συνεργασίας μεταξύ αεροπορικών εταιριών που δραστηριοποιούνται στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, ιδίως σε σχέση με συμμαχίες και άλλες ρυθμίσεις συνεργασίας μεταξύ αεροπορικών εταιριών διεπομένων από το δίκαιο των Ηνωμένων Πολιτειών και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και (ii) εξέταση ατομικών ή κατά κατηγορίες απαλλαγών από τους κανόνες περί ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης·

5) κοινοποιήσεις σχετικά με τη διαθεσιμότητα, και τους τυχόν όρους που διέπουν αυτή τη διαθεσιμότητα, πληροφοριών και δεδομένων που κατατίθενται σε έναν συμμετέχοντα, σε ηλεκτρονική ή άλλη μορφή, οι οποίες, κατά την κρίση του εν λόγω συμμετέχοντος, ενδέχεται να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στα ανταγωνιστικά συμφέροντα του άλλου συμμετέχοντος·

6) κοινοποιήσεις άλλων δραστηριοτήτων σχετικών με την πολιτική ανταγωνισμού στις αεροπορικές μεταφορές, όπως κρίνει ενδεδειγμένο ο κοινοποιών συμμετέχων.

Άρθρο 5
Χρήση και κοινολόγηση πληροφοριών

1) Παρά κάθε άλλη διάταξη του παρόντος Παραρτήματος, κανένας συμμετέχων δεν υποχρεούται να παρέχει πληροφορίες στον άλλο συμμετέχοντα, εάν η κοινοποίηση των πληροφοριών στον αιτούντα συμμετέχοντα:

α) απαγορεύεται από νομοθετικές ή κανονιστικές διατάξεις ή πρακτικές του συμμετέχοντος που κατέχει τις πληροφορίες,

β) δεν είναι συμβατή με σημαντικά συμφέροντα του συμμετέχοντος που κατέχει τις πληροφορίες.

2) Κάθε συμμετέχων τηρεί, στο μέτρο του δυνατού, τον εμπιστευτικό χαρακτήρα κάθε πληροφορίας που του παρέχεται εμπιστευτικά από τον άλλο συμμετέχοντα δυνάμει του παρόντος Παραρτήματος και αρνείται οιαδήποτε αίτηση κοινολόγησης των πληροφοριών αυτών σε τρίτο, ο οποίος δεν έχει εξουσιοδοτηθεί από τον παρέχοντα συμμετέχοντα να λάβει τις πληροφορίες αυτές. Κάθε συμμετέχων ειδοποιεί τον άλλο συμμετέχοντα, οσάκις προτείνεται ανταλλαγή πληροφοριών σε συζητήσεις ή απαιτείται με κάποιο άλλο τρόπο κοινολόγησή τους στο πλαίσιο δημόσιας διαδικασίας.

3) Όταν, σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα, ένας συμμετέχων παρέχει στον άλλον πληροφορίες σε εμπιστευτική βάση για τους σκοπούς που αναφέρονται στο άρθρο 2, οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει να χρησιμοποιούνται από τον λαμβάνοντα συμμετέχοντα αποκλειστικά προς τον σκοπό αυτόν.

Άρθρο 6
Εφαρμογή

1) Κάθε συμμετέχων ορίζει έναν εκπρόσωπο αρμόδιο για τον συντονισμό των δραστηριοτήτων που βασίζονται στο παρόν Παράρτημα.

2) Το παρόν Παράρτημα, και όλες οι δραστηριότητες που αναλαμβάνει ένας συμμετέχων βάσει αυτού,

α) πρόκειται να εφαρμοσθούν μόνον κατά το μέτρο που συμβιβάζονται με όλες τις νομοθετικές και κανονιστικές ρυθμίσεις και τις πρακτικές που ισχύουν για τον εν λόγω συμμετέχοντα, και

β) πρόκειται να εφαρμοσθούν με την επιφύλαξη της συμφωνίας μεταξύ των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και της Κυβέρνησης των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής σχετικά με την εφαρμογή των δικαίων τους περί ανταγωνισμού.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

Σχετικά με τις μεταφορές
που ανατίθενται από την Κυβέρνηση των ΗΠΑ

Οι κοινοτικές αεροπορικές εταιρίες έχουν το δικαίωμα να μεταφέρουν επιβάτες και φορτίο σε προγραμματισμένες και ναυλωμένες πτήσεις για τις οποίες πολιτειακό μη στρατιωτικό υπουργείο, υπηρεσία ή φορέας της Κυβέρνησης των ΗΠΑ (1) αναλαμβάνει τη μεταφορά για το ίδιο ή κατ' εφαρμογή ρύθμισης σύμφωνα με την οποία καταβάλλεται πληρωμή από την Κυβέρνηση ή καταβάλλεται πληρωμή για ποσά που παρέχονται για τη χρήση από την Κυβέρνηση, ή (2) προσφέρει τη μεταφορά σε ξένη χώρα ή διεθνή ή άλλο οργανισμό, ή για λογαριασμό τους, χωρίς απόδοση εξόδων, και η εν λόγω μεταφορά πραγματοποιείται (α) μεταξύ οιουδήποτε σημείου των Ηνωμένων Πολιτειών και οιουδήποτε σημείου κράτους μέλους, πλην της περίπτωσης - μόνον όσον αφορά τους επιβάτες - κατά την οποία ισχύει σύμβαση για ναύλους ζευγών πόλεων, ή (β) μεταξύ οιωνδήποτε δύο σημείων εκτός των Ηνωμένων Πολιτειών. Η παρούσα παράγραφος δεν εφαρμόζεται στις μεταφορές που αναλαμβάνονται ή χρηματοδοτούνται από τον Υπουργό Άμυνας ή τον Υπουργό πολιτειακού στρατιωτικού υπουργείου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4

Σχετικά με τα πρόσθετα ζητήματα σχετικά με
την κυριότητα, τις επενδύσεις και τον έλεγχο

Άρθρο 1
Κυριότητα αεροπορικών εταιριών ενός μέρους

1. Η κυριότητα μετοχών μιας αεροπορικής εταιρίας των ΗΠΑ από υπηκόους ενός ή περισσότερων κρατών μελών επιτρέπεται, υπό τους εξής δύο περιορισμούς. Πρώτον, απαγορεύεται η κυριότητα, από όλους τους αλλοδαπούς, άνω του 25% των μετοχών της εταιρίας με δικαίωμα ψήφου. Δεύτερον, απαγορεύεται ο πραγματικός έλεγχος μιας αεροπορικής εταιρίας των ΗΠΑ από αλλοδαπούς. Με την επιφύλαξη του ορίου της κυριότητας, από αλλοδαπούς, του 25% των μετοχών, με δικαίωμα ψήφου:

α) η κυριότητα, από υπηκόους ενός ή περισσότερων κρατών μελών:

(1) μέχρι και 25% των μετοχών με δικαίωμα ψήφου, ή/και (2) μέχρι και 49,9% του συνόλου των μετοχών, μιας αεροπορικής εταιρίας των ΗΠΑ, δεν θεωρείται, αφεαυτής, ότι συνιστά έλεγχο της εν λόγω αεροπορικής εταιρίας, και

β) η κυριότητα, από υπηκόους ενός ή περισσότερων κρατών μελών, του 50% ή άνω του συνόλου των μετοχών μιας αεροπορικής εταιρίας των ΗΠΑ, δεν αποτελεί τεκμήριο ότι συνιστά έλεγχο της εν λόγω αεροπορικής εταιρίας. Η κυριότητα αυτή εξετάζεται κατά περίπτωση.

2. Η κυριότητα κοινοτικής αεροπορικής εταιρίας από υπηκόους των ΗΠΑ επιτρέπεται υπό τους εξής δύο περιορισμούς. Πρώτον, η αεροπορική εταιρία πρέπει να ανήκει κατά πλειοψηφία στην κυριότητα κρατών μελών ή/και υπηκόων κρατών μελών. Δεύτερον, η αεροπορική εταιρία πρέπει να ελέγχεται ουσιαστικά από αυτά τα κράτη ή/και αυτούς τους υπηκόους.

3. Για τους σκοπούς του εδαφίου β) του άρθρου 4 και του εδαφίου β) της παραγράφου 1 του άρθρου 5 της παρούσας συμφωνίας, ένα μέλος του ΚΕΑΧ την ημερομηνία υπογραφής της παρούσας συμφωνίας και οι πολίτες αυτού του μέλους, θεωρούνται, αντίστοιχα, ως κράτος μέλος και υπήκοοί του. Η Κοινή Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει ότι η παρούσα διάταξη εφαρμόζεται στα νέα μέλη του ΚΕΑΧ και στους πολίτες τους.

4. Παρά την παράγραφο 2, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα και τα κράτη μέλη της επιφυλάσσονται του δικαιώματός τους να περιορίζουν τις επενδύσεις υπηκόων των ΗΠΑ στις μετοχές με δικαίωμα ψήφου μιας κοινοτικής αεροπορικής εταιρίας, οι οποίες πραγματοποιούνται μετά την υπογραφή της παρούσας συμφωνίας, σε επίπεδο ισοδύναμο προς εκείνο που επιτρέπουν οι Ηνωμένες Πολιτείες για τους αλλοδαπούς στις αεροπορικές εταιρίες των ΗΠΑ, υπό την προϋπόθεση ότι η άσκηση του δικαιώματος αυτού συνάδει προς το διεθνές δίκαιο.

Άρθρο 2
Κυριότητα και έλεγχος
αεροπορικών εταιριών τρίτων χωρών

1. Κανένα από τα μέρη δεν ασκεί τα τυχόν δικαιώματα που διαθέτει δυνάμει ρυθμίσεων αεροπορικών μεταφορών με τρίτη χώρα για να αρνείται, να ανακαλεί, να αναστέλλει ή να περιορίζει τις εξουσιοδοτήσεις ή τις άδειες για οποιαδήποτε αεροπορική εταιρία της συγκεκριμένης τρίτης χώρας, επειδή η ουσιαστική κυριότητα της εν λόγω αεροπορικής εταιρίας ανήκει στο άλλο μέρος, στους υπηκόους του ή και στα δύο.

2. Οι Ηνωμένες Πολιτείες δεν ασκούν τα τυχόν δικαιώματα που διαθέτουν δυνάμει ρυθμίσεων αεροπορικών μεταφορών για να αρνούνται, να ανακαλούν, να αναστέλλουν ή να περιορίζουν τις εξουσιοδοτήσεις ή τις άδειες για οποιαδήποτε αεροπορική εταιρία του Πριγκηπάτου του Λίχτενστάιν, της Ελβετικής Συνομοσπονδίας, μέλους του ΚΕΑΧ κατά την ημερομηνία υπογραφής της παρούσας συμφωνίας, ή οποιασδήποτε χώρας της Αφρικής που εφαρμόζει τη συμφωνία «Ανοι-

κτοί Ουρανοί» περί αεροπορικών υπηρεσιών με τις Ηνωμένες Πολιτείες κατά την ημερομηνία υπογραφής της παρούσας συμφωνίας, επειδή η ουσιαστική κυριότητα της εν λόγω αεροπορικής εταιρίας ανήκει σε κράτος μέλος ή μέλη, στους υπηκόους του ή των κρατών αυτών, ή και στα δύο.

3. Η Κοινή Επιτροπή μπορεί να αποφασίζει ότι κανένα μέρος δεν ασκεί τα δικαιώματα που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, έναντι αεροπορικών εταιριών συγκεκριμένης χώρας ή χωρών.

Άρθρο 3
Έλεγχος αεροπορικών εταιριών

1. Οι κανόνες που εφαρμόζονται στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα όσον αφορά την κυριότητα και τον έλεγχο των κοινοτικών αερομεταφορέων καθορίζονται, επί του παρόντος, στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων. Δυνάμει του εν λόγω κανονισμού, η αρμοδιότητα για τη χορήγηση άδειας εκμετάλλευσης σε κοινοτικό αερομεταφορέα εμπίπτει στα κράτη μέλη. Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2407/92 σύμφωνα με τις εθνικές του ρυθμίσεις και διαδικασίες.

2. Οι κανόνες που εφαρμόζονται στις Ηνωμένες Πολιτείες καθορίζονται, επί του παρόντος, στο άρθρο 40102 σημείο (a) στοιχείο (2) και στα άρθρα 41102 και 41193 του Τίτλου 49 του Κώδικα των Ηνωμένων Πολιτειών (U.S.C.), σύμφωνα με τα οποία οι άδειες για έναν «αερομεταφορέα» των ΗΠΑ, οι οποίες εκδίδονται από το Υπουργείο Μεταφορών, είτε πρόκειται για πιστοποιητικό, ή για απαλλαγή, είτε για άδεια μεταφοράς επιβατών, για να ασκεί δραστηριότητες «αεροπορικών μεταφορών» ως κοινός αερομεταφορέας, πρέπει να ανήκουν μόνον σε πολίτες των Ηνωμένων Πολιτειών όπως ορίζεται στον Τίτλο 49, άρθρο 40102, σημείο (a), στοιχείο (15) του U.S.C. Σύμφωνα με το εν λόγω άρθρο, ο Πρόεδρος και τα δύο τρίτα του διοικητικού συμβουλίου και των λοιπών διοικητικών στελεχών μιας εταιρίας πρέπει να είναι πολίτες των ΗΠΑ, το 75% τουλάχιστον των μετοχών με δικαίωμα ψήφου πρέπει να ανήκει σε πολίτες των ΗΠΑ, και η εταιρία πρέπει να ελέγχεται όντως από πολίτες των ΗΠΑ. Η απαίτηση αυτή πρέπει να πληρούται αρχικά από τον αιτούντα, και να εξακολουθεί να πληρούται από μια αεροπορική εταιρία των ΗΠΑ που διαθέτει άδεια.

3. Η πρακτική που ακολουθεί κάθε μέρος, κατά την εφαρμογή των νομοθετικών και κανονιστικών του διατάξεων, καθορίζεται στο Προσάρτημα του παρόντος Παραρτήματος.

Προσάρτημα του Παραρτήματος 4

1. Στις Ηνωμένες Πολιτείες, απαιτείται καθορισμός ιθαγένειας για όλους τους αερομεταφορείς των ΗΠΑ που υποβάλλουν αίτηση για πιστοποιητικό, απαλλαγή ή άδειας μεταφοράς επιβατών. Η αρχική αίτηση άδειας καταχωρείται σε επίσημο δημόσιο Μητρώο, και διεκπεραιώνεται «επισήμως» με έγγραφα που καταθέτουν τόσο ο αιτών όσο και άλλοι ενδιαφερόμενοι. Το Υπουργείο Μεταφορών εκδίδει οριστική απόφαση με Διάταγμα το οποίο βασίζεται στα επίσημα δημόσια έγγραφα της υπόθεσης καθώς και σε έγγραφα που έχουν χαρακτηρισθεί εμπιστευτικά. Μια υπόθεση «διαρκούς επάρκειας» μπορεί να διεκπεραιώνεται ανεπίσημα από το Υπουργείο, ή μπορεί να υποβάλλεται σε διαδικασία μέσω του Μητρώου, όπως γίνεται και με τις αρχικές αιτήσεις.

2. Τα κριτήρια του Υπουργείου εξελίσσονται ανάλογα με διάφορα προηγούμενα που αντικατοπτρίζουν, μεταξύ άλλων, τη μεταβαλλόμενη φύση των χρηματοοικονομικών αγορών και των επενδυτικών δομών καθώς και την προθυμία του Υπουργείου Μεταφορών να εξετάσει νέες προσεγγίσεις ξένων επενδύσεων που συνάδουν προς το δίκαιο των ΗΠΑ. Το Υπουργείο Μεταφορών συνεργάζεται με τους αιτούντες για να εξετάσει τις προτεινόμενες μορφές επενδύσεων και να τους βοηθήσει ώστε να διαμορφώσουν τις συναλλαγές τους κατά τρόπο που να συνάδει πλήρως με το δίκαιο των ΗΠΑ περί ιθαγενείας, οι δε αιτούντες ζητούν τακτικά τη γνώμη του προσωπικού του Υπουργείου Μεταφορών πριν διατυπώσουν οριστικά τις αιτήσεις τους. Ανά πάσα στιγμή πριν από την έναρξη της επίσημης διαδικασίας, το προσωπικό του Υπουργείου Μεταφορών μπορεί να συζητά θέματα που αφορούν την ιθαγένεια ή άλλες πτυχές της προτεινόμενης συναλλαγής και, ανάλογα με την περίπτωση, να προτείνει εναλλακτικές λύσεις που θα επιτρέψουν στην προτεινόμενη συναλλαγή να τηρήσει τις απαιτήσεις περί ιθαγενείας των ΗΠΑ.

3. Τόσο κατά την αρχική όσο και κατά τη διαρκή αξιολόγηση των κριτηρίων ιθαγένειας και επάρκειας, το Υπουργείο Μεταφορών εξετάζει όλες τις περιστάσεις μιας αεροπορικής εταιρίας των ΗΠΑ, χάρη δε στα προηγούμενα του Υπουργείου κατέστη δυνατόν να ληφθεί υπόψη η φύση της σχέσης μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών και της πατρίδας ή των πατρίδων των τυχόν αλλοδαπών επενδυτών στον τομέα της αεροπορίας. Στο πλαίσιο της παρούσας συμφωνίας, το Υπουργείο Μεταφορών θα αντιμετωπίζει τις επενδύσεις υπηκόων της ΕΕ τουλάχιστον εξίσου ευνοϊκά με τις επενδύσεις υπηκόων χωρών οι οποίες είναι εταίροι σε διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες «Ανοικτοί Ουρανοί».

4. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η παράγραφος 5 του άρθρου 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2407/92 ορίζει ότι, έπειτα από αίτηση κράτους μέλους, η Επιτροπή εξετάζει τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του άρθρου 4 και, εάν χρειάζεται, λαμβάνει απόφαση. Όταν λαμβάνει τις αποφάσεις αυτές, η Επιτροπή πρέπει να εξασφαλίζει την τήρηση των δικονομικών δικαιωμάτων τα οποία το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο αναγνωρίζει ως γενικές αρχές του κοινοτικού δικαίου, συμπεριλαμβανομένου του δικαιώματος των ενδιαφερομένων να ακούγονται εγκαίρως.

5. Όταν εφαρμόζει τις νομοθετικές και κανονιστικές του διατάξεις, κάθε μέρος μεριμνά ώστε κάθε συναλλαγή που αφορά επένδυση σε μία από τις αεροπορικές του εταιρίες από υπηκόους του άλλου μέρους, να διεκπεραιώνεται ταχέως και με δίκαιο τρόπο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5

Σχετικά με τη δικαιόχρηση
και την προβολή της μάρκας

Οι αεροπορικές εταιρίες κάθε μέρους δεν εμποδίζονται να συνάπτουν συμφωνίες δικαιόχρησης ή προβολής της μάρκας, συμπεριλαμβανομένων όρων για την προστασία της μάρκας και για επιχειρησιακά ζητήματα, υπό τον όρον ότι: τηρούν, ιδίως, τις εφαρμοστέες νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις που αφορούν τον έλεγχο·

δεν τίθεται σε κίνδυνο η ικανότητα λειτουργίας της αεροπορικής εταιρίας, εκτός της δικαιόχρησης· η συμφωνία δεν συνεπάγεται την άσκηση δραστηριοτήτων ενδομεταφορών (καμποτάζ) από αλλοδαπή αεροπορική εταιρία· και ότι τηρούνται οι εφαρμοστές κανονιστικές διατάξεις, όπως οι διατάξεις για την προστασία του καταναλωτή, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων για την αποκάλυψη της ταυτότητας της αεροπορικής εταιρίας που εκτελεί το δρομολόγιο. Ενόσω τηρούνται οι ανωτέρω απαιτήσεις, επιτρέπονται στενές επιχειρηματικές σχέσεις και ρυθμίσεις συνεργασίας μεταξύ αεροπορικών εταιριών κάθε μέρους, καθώς και οι ξένες επενδύσεις, καμία δε από τις κατωτέρω επιμέρους πτυχές, μεταξύ άλλων, μιας συμφωνίας δικαιόχρησης ή προβολής της μάρκας, δεν δημιουργεί ζήτημα ελέγχου, πλην εξαιρετικών περιπτώσεων:

α) χρήση και εμφάνιση συγκεκριμένης μάρκας ή εμπορικού σήματος ενός δικαιοπαρόχου, συμπεριλαμβανομένου του καθορισμού της γεωγραφικής περιοχής στην οποία επιτρέπεται να χρησιμοποιείται η μάρκα ή το εμπορικό σήμα,

β) εμφάνιση των χρωμάτων και του λογοτύπου της μάρκας του δικαιοπαρόχου στο αεροσκάφος του δικαιοδόχου, συμπεριλαμβανομένης της παρουσίας αυτής της μάρκας, εμπορικού σήματος, λογοτύπου ή άλλου παρόμοιου αναγνωριστικού στοιχείου σε εμφανές σημείο στο αεροσκάφος του και στις στολές του προσωπικού του,

γ) χρήση και εμφάνιση της μάρκας, του εμπορικού σήματος ή του λογοτύπου στις αερολιμενικές διευκολύνσεις και εξοπλισμό του δικαιοδόχου, ή σε συνδυασμό με αυτά,

δ) τήρηση προτύπων εξυπηρέτησης πελατών σχεδιασμένων για σκοπούς εμπορίας,

ε) τήρηση προτύπων εξυπηρέτησης πελατών σχεδιασμένων για την προστασία της ακεραιότητας της δικαιόχρηστης μάρκας,

στ) επιβολή τελών αδείας βάσει συνήθων εμπορικών όρων,

ζ) συμμετοχή σε προγράμματα συχνών ταξιδιωτών, συμπεριλαμβανομένης της σώρευσης ωφελημάτων, και

η) πρόβλεψη, στη συμφωνία δικαιόχρησης ή προβολής της μάρκας, του δικαιώματος του δικαιοπαρόχου ή του δικαιοδόχου να καταγγέλλει τη συμφωνία και να αποσύρει τη μάρκα, υπό την προϋπόθεση ότι υπήκοοι των Ηνωμένων Πολιτειών ή των κρατών μελών διατηρούν τον έλεγχο της αεροπορικής εταιρίας των ΗΠΑ ή της Κοινότητας, αντίστοιχα,

Οι συμφωνίες δικαιόχρησης και προβολής της μάρκας είναι ανεξάρτητες από συμφωνίες συνεκμετάλλευσης πτήσεων που απαιτούν και από τις δύο αεροπορικές εταιρίες να έχουν τη δέουσα εξουσιοδότηση από τα μέρη, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 7 του άρθρου 10 της παρούσας συμφωνίας, αλλά μπορούν να συνυπάρχουν με αυτές.

Κοινή δήλωση

Οι αντιπρόσωποι των Ηνωμένων Πολιτειών και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των κρατών μελών της επιβεβαιώνουν ότι η συμφωνία αεροπορικών μεταφορών που μονογραφήθηκε στις Βρυξέλλες στις 2 Μαρτίου 2007 και σχεδιάζεται να υπογραφεί στις 30 Απριλίου 2007, θα είναι αυθεντική και σε άλλες γλώσσες, κατά τα προβλεπόμενα είτε σε ανταλλαγή επιστολών, πριν από την υπογραφή της συμφωνίας, είτε σε απόφαση της Κοινής Επιτροπής, μετά την υπογραφή της συμφωνίας.

Η παρούσα κοινή δήλωση αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών

Για τις Ηνωμένες Πολιτείες:

[Υπ. John Byerly]

Ημερομηνία: 18 Απριλίου 2007

Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα
και τα κράτη μέλη της: *ad referendum*

[Υπ. Daniel Calleja]

Ημερομηνία: 18 Απριλίου 2007

Предходният текст е заверено копие на оригинала, депозиран в архивите на Генералния секретариат на Съвета в Брюксел.
El texto que precede es copia certificada conforme del original depositado en los archivos de la Secretaría General del Consejo en Bruselas.
Předchozí text je ověřeným opisem originálu uloženého v archivu Generálního sekretariátu Rady v Bruselu.
Foranstående tekst er en bekræftet genpart af originaldokumentet deponeret i Rådets Generalsekretariats arkiver i Bruxelles.
Der vorstehende Text ist eine beglaubigte Abschrift des Originals, das im Archiv des Generalsekretariats des Rates in Brüssel hinterlegt ist.
Eelnev tekst on tõestatud koopia originaalist, mis on antud hoiule nõukogu peasekretariaadi arhiivi Brüsselis
Το ανωτέρω κείμενο είναι ακριβές αντίγραφο του πρωτοτύπου που είναι κατατεθειμένο στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας του Συμβουλίου στις Βρυξέλλες.
The preceding text is a certified true copy of the original deposited in the archives of the General Secretariat of the Council in Brussels.
Le texte qui précède est une copie certifiée conforme à l'original déposé dans les archives du Secrétariat Général du Conseil à Bruxelles.
Il testo che precede è copia certificata conforme all'originale depositato negli archivi del Segretariato generale del Consiglio a Bruxelles.
Šis teksts ir apliecināta kopija, kas atbilst oriģinālam, kurš deponēts Padomes Ģenerālsekretariāta arhīvos Briselē.
Pirmiau pateiktas tekstas yra Tarybos generalinio sekretoriato archyvuose Briuselyje deponuoto originalo patvirtinta kopija.
A fenti szöveg a Tanács Főtitkárságának brüsszeli irattárában letétbe helyezett eredeti példány hiteles másolata.
It-test preċedenti huwa kopja ċċertifikata vera ta' l-oriġinal ddepożitat fl-arkivji tas-Segretarjat Ġenerali tal-Kunsill fi Brussel.
De voorgaande tekst is het voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van het origineel, nedergelegd in de archieven van het Secretariaat-Generaal van de Raad te Brussel.
Powyższy tekst jest kopią poświadczoną za zgodność z oryginałem złożoną w archiwum Sekretariatu Generalnego Rady w Brukseli.
O texto que precede é uma cópia autenticada do original depositado nos arquivos do Secretariado-Geral do Conselho em Bruxelas.
Textul anterior constituie o copie certificată pentru conformitate a originalului depus în arhivele Secretariatului General al Consiliului la Bruxelles.
Predchádzajúci text je overenou kópiou originálu, ktorý je uložený v archívoch Generálneho sekretariátu Rady v Bruseli.
Zgornje besedilo je overjena verodostojna kopija izvirnika, ki je deponiran v arhivu Generalnega sekretariata Sveta v Bruslju
Edellä oleva teksti on oikeaksi todistettu jäljennös Brysselissä olevan neuvoston pääsihteeristön arkistoon talletetusta alkuperäisestä tekstistä.
Ovanstående text är en bestyrkt avskrift av det original som deponerats i rådets generalsekretariats arkiv i Bryssel.

Брюксел,
Bruselas,
Brusel,
Bruxelles, den
Brüssel, den
Brüssel,
Βρυξέλλες,
Brussels,
Bruxelles, le
Bruxelles, addì,
Briselē,
Briuselis,
Brüsszel,
Brussel, il
Brussel,
Bruksela, dnia
Bruxelas, em
Bruxelles,
Brusel
Bruselj,
Bryssel,
Bryssel den

14 MAI 2007

За Генералния секретар/Висш представител на Съвета на Европейския съюз
Por el Secretario General/Alto Representante del Consejo de la Unión Europea
Za generálního tajemníka/vysokého představitele Rady Evropské unie
For Generalsekretæren/højtstående repræsentant for Rådet for Den Europæiske Union
Für den Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union
Euroopa Liidu Nõukogu peasekretäri/kõrge esindaja nimel
Για το Γενικό Γραμματέα/Ύπατο Εκπρόσωπο του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
For the Secretary-General/High Representative of the Council of the European Union
Pour le Secrétaire général/Haut représentant du Conseil de l'Union européenne
Per il Segretario Generale/Alto Rappresentante del Consiglio dell'Unione europea
Eiropas Savienības Padomes Ģenerālsekretāra/Augstā pārstāvja vārdā
Europos Sąjungos Tarybos generalinio sekretoriaus/vyriausiojo įgaliotinio vardu
Az Európai Unió Tanácsának főtitkára/főképviselője részéről
Għas-Segretarju Ġenerali/Rappreżentant Għoli tal-Kunsill ta' l-Unjoni Ewropea
Voor de Secretaris-Generaal/Hoge Vertegenwoordiger van de Raad van de Europese Unie
W imieniu Sekretarza Generalnego/Wysokiego Przedstawiciela Rady Unii Europejskiej
Pelo Secretário-Geral/Alto Representante do Conselho da União Europeia
Pentru Secretarul General/Înaltul Reprezentant al Consiliului Uniunii Europene
Za generálneho tajomníka/vysokého splnomocnenca Rady Európskej únie
Za generalnega sekretarja/visokega predstavnika Sveta Evropske unije
Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin/korkean edustajan puolesta
På generalsekreterarens/höge representantens för Europeiska unionens råd vägnar

K. GRETSCHMANN
Directeur Général

Άρθρο δεύτερο

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και της Συμφωνίας που κυρώνεται από την πλήρωση των προϋποθέσεων των άρθρων 25 και 26 αυτής.

Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως νόμου του Κράτους.

Αθήνα, 4 Απριλίου 2008

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΑΡΟΛΟΣ ΓΡ. ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ
Π. ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
Γ. ΑΛΟΓΟΣΚΟΥΦΗΣ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ
Θ. ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΧΡ. ΦΩΛΙΑΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ
Γ. ΣΟΥΦΛΙΑΣ

ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
Φ. ΠΑΛΛΗ-ΠΕΤΡΑΛΙΑ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ
Σ. ΧΑΤΖΗΓΑΚΗΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
Κ. ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, ΑΙΓΑΙΟΥ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
Γ. ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους

Αθήνα, 15 Απριλίου 2008

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

Σ. ΧΑΤΖΗΓΑΚΗΣ



ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: http://www.et.gr – e-mail: webmaster.et@et.gr